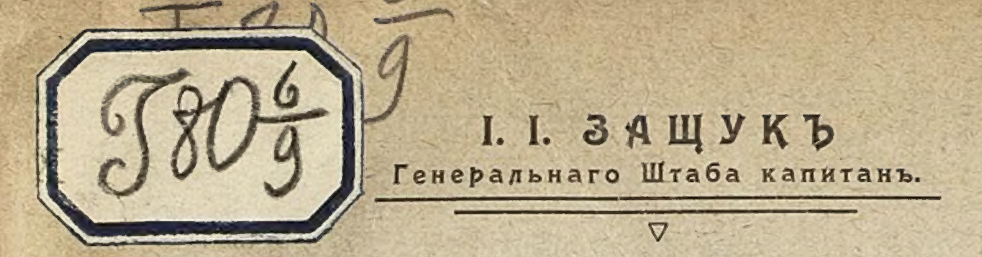


I. I. ЗАЩУКЪ

Генеральнаго Штаба капитанъ.

РУССКІЙ ФЛОТЪ

Справочная книжка
для сухопутныхъ офицеровъ

Издалъ В. Березовскій

Комиссіонеръ Военно-Учебныхъ заведеній.

С.-Петербургъ, Колокольная, 14.

1912.

Борьба за обладаніе моремъ. Уроки Русско-Японской войны. Разборъ и критика. Составилъ капитанъ 2-го ранга *Рэнэ Давелюи.* Переводъ со 2-го французскаго изданія лейтенантовъ *В. Альфатеръ* и *Б. Давыдова.*—**1** р. **25** к.

. . . Настоящая книга несомнѣнно должна войти въ списокъ книгъ, служащихъ руководствомъ для разбора и изученія минувшей морской войны. Она даетъ также и матеріалъ для составленія исторіи этой войны. Вообще читается съ интересомъ.

В. Р. *„Морской Сборн.“ 1908 г. № 11.*

Морская война. Составилъ *М. Фоссъ.* Съ чертежами. перевелъ *П. Гельмерсенъ.* 1906 г. **2** р.

. . . Эта книга знакомитъ средняго читателя со всѣми современными способами морской войны, приводитъ массу историческихъ примѣровъ и вообще, такъ сказать, вводитъ въ курсъ военно-морского современнаго дѣла.

Вполнѣ можетъ служить настольной книгой для каждаго образованнаго человѣка, интересующагося политикой и флотомъ.

Н. М. ПОРТУГАЛОВЪ *„Волга“ 1908 г., № 265.*

Вліяніе морской силы въ Балтійскомъ морѣ на исторію прибалтійскихъ государствъ въ XVII—XVIII столѣтіяхъ. Составилъ *Кирхгофъ,* вице-адмиралъ въ запасѣ. Переводъ подъ редакціей капитана 2 ранга *Л. Кербера,* лектора Николаевской Морской академіи. Съ 4 картами и 18 планами. Спб., 1908 г.—**3** р. **50** к.

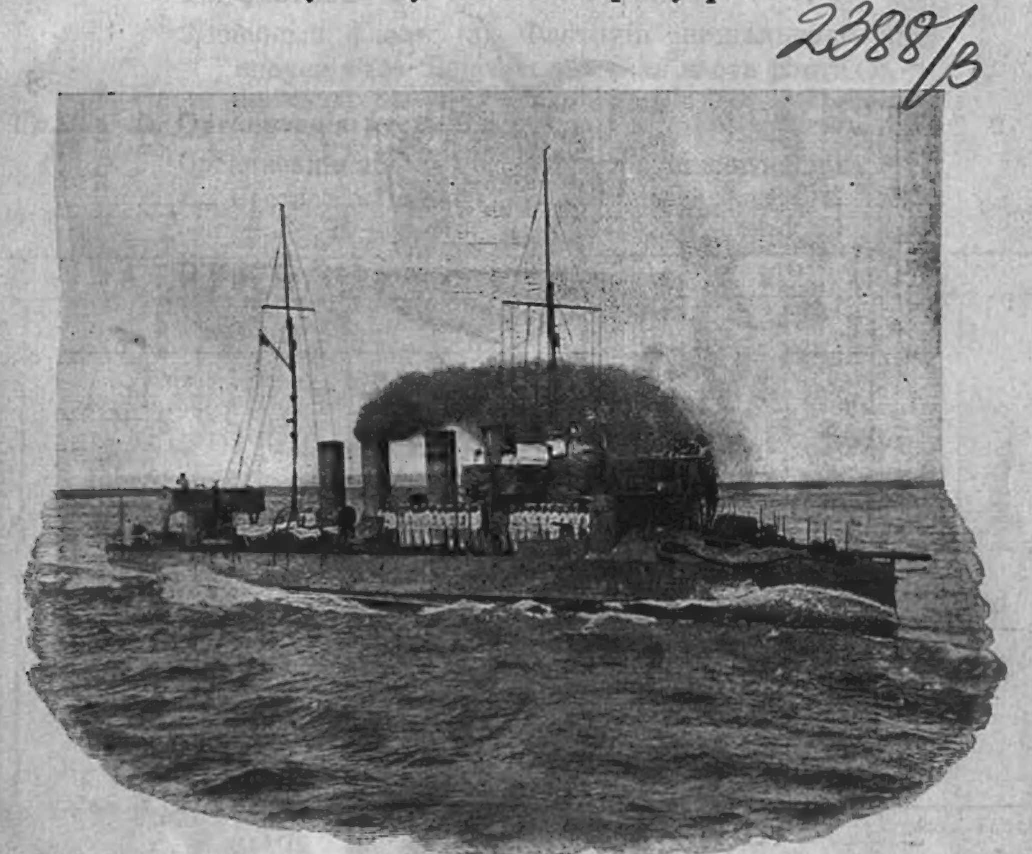
. . . Эта книга должна интересовать не только русскихъ моряковъ, но всякаго читающаго русскаго, дабы дополнить этимъ свои свѣденія по отечественной исторіи.

„Офицерск. Жизнь“ 1909 г. № 154.

І. І. ЗАЩУКЪ
Генеральнаго Штаба капитанъ.

РУССКІЙ ФЛОТЪ

Справочная книжка для сухопутныхъ офицеровъ



Издалъ В. Березовскій
Комиссіонеръ Военно-Учебныхъ заведеній.
С.-Петербургъ, Колокольная, 14.
1912.

3380

Типографія ГР. СКАЧКОВА съ С-ми. Б. Посадская, 9.

ОГЛАВЛЕНІЕ.

Снимки съ фотографій.

* Звѣздочкой отмѣчены снимки, снятые составителемъ книжки.

Источники.

Главные источники, на основаніи которыхъ составлена настоящая справочная книжка, принадлежатъ къ числу секретныхъ или не подлежащихъ оглашенію, въ виду чего они не могутъ быть названы. На этомъ же основаніи составителемъ не дѣлались въ текстѣ ссылки на источники.

При составленіи главъ I и IV составитель руководствовался взглядами оффиціально у насъ признаваемыми и проводимыми черезъ морскія учебныя заведенія въ офицерскую среду.

Источниками не секретными составитель пользовался слѣдующими:

1. Морской Уставъ (кн. X св. Морск. постановленій).
2. Прохожденіе службы по Морскому вѣдомству (кн. VIII св. Морск. постан.).
3. Памятныя книжки Морского вѣдомства. Изд. Гл. Морск. Штаба. На 1909—1910 г.г. и на 1911—1912 г.г.
4. Уставъ о караулахъ на военныхъ судахъ. 1903 г.
5. Памятная книжка матроса на кораблѣ. Составилъ мичманъ *Пѣшковъ*. Исправлено особой комиссіей, назначенной приказомъ Начальника Балтійскаго отряда. Изд. 1911 г.
6. Приказы по Морскому вѣдомству.
7. *Леерь*. Стратегія. Часть III. Отдѣлъ 1. Смѣшанныя операціи (морскія экспедиціи). Изд. 1899 г.
8. *Бронзартъ фонъ-Шеллендорфъ*. Служба Генеральнаго Штаба. Переводъ шт.-кап. Шмидта подъ редакціей Н. П. Михневича. Изд. 1908 г.
9. *Фоссъ*. Морская война. Перевелъ П. Гельмерсенъ. Изд. 1906 г.
10. Описаніе военныхъ дѣйствій на морѣ въ 37—38 г.г. Мейдзи (въ 1904—1905 г.г.). Томъ 2. Совмѣстныя дѣйствія флота и арміи подъ Портъ-Артуромъ. Перевелъ съ японскаго ст. лейт. А. Воскресенскій. Изд. 1910 г.
11. B. W e y e r. Taschenbuch der Kriegsflotten. XIII Jahrgang 1912. München.

ПРЕДИСЛОВІЕ.

Лѣтомъ 1911 г. я былъ командированъ на 2 мѣсяца въ Балтійскій флотъ для ознакомленія съ флотомъ и морской службой.

Собираясь въ командировку, я хотѣлъ сначала теоретически ознакомиться въ общихъ чертахъ съ нашимъ флотомъ. Однако скоро убѣдился, что для этого мнѣ придется знакомиться съ цѣлымъ рядомъ уставовъ, наставленій, инструкцій, учебниковъ и справочниковъ, такъ какъ краткаго справочника о русскомъ флотѣ и морской службѣ я въ продажѣ не нашелъ.

Находясь уже во флотѣ, на крейсерѣ «Адмиралъ Макаровъ», куда былъ прикомандированъ, я сталъ знакомиться съ разными пособіями и дѣлать изъ нихъ интересующія меня выписки.

Къ концу командировки у меня образовались довольно большія замѣтки, которыя мною были сгруппированы и проредактированы нѣсколькими морскими офицерами. Затѣмъ онѣ находились на разсмотрѣніи въ Морскомъ Генеральномъ Штабѣ.

Выпуская эти замѣтки въ печать, надѣюсь, что онѣ могутъ быть полезны какъ сухопутнымъ офицерамъ, такъ и всѣмъ тѣмъ изъ интересующихся нашимъ роднымъ флотомъ, которые не могутъ удѣлить на ознакомленіе съ нимъ много времени.

Приношу самую сердечную благодарность гг. офицерамъ крейсера «Адмиралъ Макаровъ», оказавшимъ мнѣ широкую товарищескую помощь по составленію настоящей справочной книжки.

І. І. Защукъ.

Важнѣйшія справочныя свѣдѣнія.

Кабельтовъ—100 морскихъ сажень (85,7 сажень или 600 футовъ); около 6 кабельтовъ (5,83 каб.)—1 верста.

Миля—около $1^{3}/_{4}$ версты.

Столько-то *узловъ* въ часъ—столько-то *миль* въ часъ.

Тона—62 пуда.

Водоизмѣщеніе—вѣсъ корабля съ вооруженіемъ и всѣмъ положеннымъ имуществомъ и командой (или вѣсъ воды, вытѣсненной объемомъ погруженной части корабля).

Кильватерная колонна—расположеніе судовъ въ рядъ одинъ за другимъ.

Соотношеніе между дюймами и сантиметрами.

1″	(дюймы)—		25,4 мм. (милиметры)
3″	—	ок.	75 мм.
$4^{3}/_{4}''$	—	»	120 мм.
6″	—	»	15 см. (сантиметры)
8″	—	»	20,5 см.
10″	—	»	26 см.
11″	—	»	28 см.
12″	—	»	30,5 см.
$13^{1}/_{5}''$	—	»	34 см.
14″	—	»	36 см.

Глава I.

Общія понятія о назначеніи кораблей и организаціи флотовъ.

Боевой флотъ раздѣляется на *линейный*, предназначенный дѣйствовать въ открытомъ морѣ, и на *флотиліи спеціальнаго назначенія*, предназначенныя дѣйствовать при особыхъ условіяхъ мѣстности, на мелководьи и узкостяхъ. Кромѣ того необходимой принадлежностью боевого флота является *вспомогательная часть флота*.

Линейный флотъ.

Линейный флотъ состоитъ изъ линейныхъ кораблей, броненосныхъ крейсеровъ, легкихъ крейсеровъ и эскадренныхъ миноносцевъ. Къ нему могутъ быть причислены минные заградители.

Линейный корабль является главнѣйшей составной частью боевого флота; главное назначеніе его веденіе артиллерійскаго боя въ боевой линіи кораблей. При сравненіи съ сухопутными войсками линейный корабль можетъ быть приравненъ пѣхотѣ съ ея артиллеріей. Наступательная сила линейнаго корабля заключается въ силѣ его артиллеріи, а оборонительная въ силѣ его бронированія.

Морскому бою предшествуетъ развѣдка: обыкновенная и усиленная (съ боемъ). Цѣли развѣдки выполняются во флотѣ *крейсерами* (кавалерія флота); главное требованіе, которое къ нимъ предъявляютъ, это быстроходность.

Однако легкіе крейсера въ виду слабости ихъ артиллеріи и брони не способны принять участіе въ морскомъ бою съ линейными кораблями, почему на нихъ можетъ

возлагаться лишь задача-найти противника, не вступая съ нимъ въ бой [1]). Для усиленной же развѣдки съ боемъ, непосредственно предшествующей общему бою линейныхъ кораблей, требуется еще такой типъ кораблей, который, превосходя линейный корабль силою своего хода, не уступалъ бы ему значительно своими наступательными и оборонительными средствами; такими кораблями являются *броненосные крейсера*; они завязываютъ бой и продолжаютъ его потомъ совмѣстно съ линейными кораблями, являясь такимъ образомъ своего рода авангардами.

Для того, чтобы бой далъ наиболѣе существенные и осязаемые результаты необходимо эксплуатировать побѣду, т.-е. преслѣдовать и добивать разбитаго противника. Для этой цѣли служатъ *эскадренные миноносцы* (подкрѣпленные легкими крейсерами) и въ этомъ ихъ главное назначеніе; они же прикрываютъ совмѣстно съ легкими крейсерами отступленіе въ случаѣ неудачи. Такимъ образомъ это та-же конница сухопутныхъ войскъ, но въ другой сферѣ ея дѣятельности. Отряды миноносцевъ могутъ также принимать участіе въ дневномъ бою, сбивая демонстративными атаками пристрѣлку непріятельской линейной эскадры во время артиллерійскаго боя, и даже—благодаря увеличенія дальности мины Уайтхеда—производя минныя атаки.

Кромѣ самодвижущихся минъ опытъ послѣдней войны выдвинулъ огромное значеніе минъ загражденій. Однако типъ и примѣненіе спеціальныхъ *минныхъ заградителей* является еще спорнымъ вопросомъ. Таковымъ же является и вопросъ о *подводныхъ лодкахъ*; роль ихъ въ бою и значеніе ихъ еще далеко не выяснены. Для того, чтобы подводная лодка могла быть признана эскадренной, она должна главнымъ образомъ имѣть скорость, превосходящую скорость линейныхъ кораблей; а такъ какъ современныя подводныя лодки имѣютъ сравнительно малую скорость (наибольшая скорость, какую достигли, это 16 узловъ надводнаго плаванія и 10 узловъ подводнаго), то пока онѣ

[1]) Легкіе крейсера дѣйствуютъ большею частью не самостоятельно, а совмѣстно съ миноносцами своего флота, которымъ они оказываютъ поддержку и производятъ контръ-атаки на миноносцы противника.

являются чисто оборонительнымъ позиціоннымъ орудіемъ. Таковымъ преимущественно являются и минные заградители.

Кромѣ флота, предназначеннаго для морской войны, необходимы флотиліи для шкеръ, рѣкъ, озеръ и внутреннихъ морей. Флотиліи эти составляются изъ *канонерскихъ лодокъ* (сравнительно не глубоко сидящія суда съ достаточно сильной артиллеріей) и *миноносцевъ.*

Флотиліи спеціальнаго назначенія.

Къ морскимъ флотиліямъ спеціальнаго назначенія должны быть причислены: 1) суда шкерной и рейдовой обороны, какъ то брандвахтенные корабли, малые миноносцы, катера и т. д., 2) суда для обслуживанія тыла, транспорты, плавучія мастерскія, 3) суда для выполненія вспомогательныхъ операцій, какъ-то: нападеній на отдаленныя колоніи, десантныхъ операцій и т. п., т.-е. крейсера истребители торговли, десантные и войсковые транспорты и т. п. [1]).

Вспомогательная часть флота.

Для обслуживанія боевого флота служатъ разнаго рода *транспорты* (угольный, водоналивный, артиллерійскій, минный, провизіонный, госпитальный, пловучая мастерская) и *посыльныя судна.*

[1]) Къ нимъ нѣкоторые причисляютъ и подводныя лодки.

Глава II.

Организація русскаго флота.

Организація высшихъ соединеній нашего флота.

(Согласно Положенія о составѣ и подраздѣленіи флота, ВЫСОЧАЙШЕ утвержденнаго 8-го октября 1907 года).

При организаціи высшихъ соединеніи флота вообще ставятся требованія тактическія и административныя (главнымъ образомъ удобство управленія).

Линейные корабли соединяются у насъ въ *бригады* (по 4 корабля) и въ *дивизіи* (двѣ бригады). Дивизія (8 кораблей) представляетъ значительную силу для самостоятельныхъ операцій.

Броненосные крейсера соединяются по четыре въ *бригады* и, къ виду того, что болѣе одной бригады въ эскадрѣ не потребуется, высшихъ соединеній броненосныхъ крейсеровъ нѣтъ.

Крейсера соединяются въ бригады (4 крейсера) и дивизіи (2 бригады).

Эскадренные миноносцы соединяются по 9-ти въ *дивизіоны* (одинъ миноносецъ изъ девяти для начальника дивизіона); два дивизіона составляютъ *бригаду*, а двѣ бригады *дивизію*; для начальника *дивизіи* придается легкій крейсеръ.

Соединеніе одной дивизіи линейныхъ кораблей (8 кораблей), одной бригады броненосныхъ крейсеровъ (4), одной дивизіи крейсеровъ (8), одной дивизіи эскадренныхъ миноносцевъ (36 и 1 крейсеръ) и вспомогательныхъ судовъ называется *эскадрой*. Эскадра можетъ состоять также изъ соединенія одной бригады линейныхъ кораблей, одной

бригады крейсеровъ и одной бригады эскадренныхъ миноносцевъ. Соединенія судовъ въ меньшемъ составѣ носятъ названіе *отрядовъ*.

Подводныя лодки соединяются по двѣ или по три въ *отдѣленія*; отъ двухъ до четырехъ отдѣленій образуютъ

Съ фотографіи А. Д. Далматова.

Подводная лодка въ надводномъ плаваніи.

дивизіонъ. Два дивизіона подводныхъ лодокъ отдѣльнаго моря образуютъ *бригаду*, а три и болѣе дивизіоновъ —*дивизію*. Къ каждому дивизіону, отдѣльной бригадѣ и дивизіи подводныхъ лодокъ причисляются вспомогательныя суда.

Кромѣ отрядовъ, имѣющихъ боевое назначеніе, существуютъ еще учебные отряды изъ судовъ 2 резерва.

Суда флота зачисляются въ I, II, III или IV рангъ; о зачисленіи судовъ въ тотъ или другой рангъ объявляется приказомъ по Морскому Вѣдомству и въ этомъ рангѣ суда состоятъ, какъ въ дѣйствующемъ флотѣ, такъ и въ резервахъ.

Въ I рангъ зачисляются линейные корабли и крейсера, а иногда и транспорты.

Во II рангъ—заградители, нѣкоторые изъ крейсеровъ миноносцевъ, подводныхъ лодокъ и транспортовъ.

Въ III рангъ—не зачисленные во II рангъ миноносцы, подводные лодки, транспорты и посыльныя судна.

Въ IV рангъ—нѣкоторые миноносцы, главнымъ же образомъ—портовыя суда, транспорты и другія суда.

Составъ и подраздѣленіе нашего флота.

(Согласно Положенія, ВЫСОЧАЙШЕ утвержденнаго 8-го октября 1907 года).

Флотъ дѣлится на дѣйствующій и резервный: I-го и 2-го резерва.

Дѣйствующій флотъ состоитъ изъ судовъ, удовлетворяющихъ современнымъ требованіямъ; линейные корабли и броненосные крейсера остаются въ немъ 10 лѣтъ со времени полной ихъ готовности, а крейсера и минные суда до ихъ соотвѣтствія современныхъ боевымъ требованіямъ. Суда дѣйствующаго флота должны содержаться въ полной готовности и комплектѣ.

I-й резервъ состоитъ изъ кораблей, перечисленныхъ съ дѣйствующаго флота, причемъ линейные корабли и броненосные крейсера остаются въ немъ еще 10 лѣтъ. Офицеры и команда въ мирное время содержаться не въ полномъ комплектѣ.

2-й резервъ состоитъ изъ судовъ, перечисленныхъ изъ 1-го резерва.

Глава III.

Современное состоянiе русскаго флота.

Верховное Управленiе Россiйскимъ Императорскимъ Флотомъ принадлежитъ Государю Императору, какъ Верховному Вождю.

Во главѣ Морского министерства и всѣхъ морскихъ силъ стоитъ Морской Министръ.

Во главѣ морскихъ силъ Балтiйскаго и Чернаго морей стоятъ *командующiе морскими силами*, а во главѣ Сибирской флотилiи командующiй этой флотилiей, въ правахъ равный съ командующими морскими силами.

Командующiй есть главный военно-морской начальникъ даннаго моря и ему подчинены всѣ эскадры, отряды и суда дѣйствующаго флота, 1 и 2 резерва, средства наблюденiя и связи, а также главные командиры и командиры портовъ во всѣхъ, за исключенiемъ хозяйственнаго и административнаго, отношенiяхъ и управленiя личнымъ составомъ портовъ. Командующiе морскими силами по сравненiю съ военно-сухопутными начальниками соотвѣтствуютъ командующимъ войсками военныхъ округовъ.

Положенiе о командующихъ морскими силами ВЫСОЧАЙШЕ утверждено 9-го мая 1911 года и объявлено приказомъ по морскому вѣдомству 27-го мая 1911 г. за № 150.

Морскiя силы Балтiйскаго моря.

Командующимъ морскими силами состоитъ вице-адмиралъ *Н. О. фонъ-Эссенъ*, участникъ войны 1904—1905 гг., портъ-артурецъ, кавалеръ ордена Св. Георгiя 4 ст., бывшiй боевой командиръ крейсера „Новикъ“ и броненосца „Севастополь“.

Дѣйствующій флотъ.

Дѣйствующій флотъ составляютъ: бригада линейныхъ кораблей, бригада крейсеровъ, двѣ минныхъ дивизіи, отрядъ заградителей и бригада подводныхъ лодокъ [1]).

Бригада линейныхъ кораблей: „*Андрей Первозванный*" (1906 г.), [2]) „*Императоръ Павелъ I*" (1907 г.), „*Цесаревичъ*"

Съ фотографіи А. Д. Далматова.

Линейный корабль „Андрей Первозванный".

Такого же типа „Императоръ Павелъ I"; отличается тѣмъ, что у него красная полоса на трубѣ по серединѣ ея.

(1901 г.) и „*Слава*" (1903 г.); при бригадѣ-броненосный крейсеръ „*Рюрикъ*" (1906 г.).

[1]) Лѣтомъ 1911 г. на Невѣ на воду спущены линейные корабли типа Dreadnought: „Севастополь", „Полтава", „Петропавловскъ" и „Гангутъ". Окончательно готовы къ плаванію они будутъ черезъ два года.

[2]) Въ скобкахъ поставлены года спуска.

Бригада крейсеровъ: *„Громобой“* (1899 г.), *„Адміралъ Макаровъ“* (1907 г.), *„Паллада“* (1906 г.) и *„Баянъ“* (1907 г.).

1-я минная дивизія состоитъ изъ дивизіоновъ: 1-го, 2-го, 3-го и 4-го, по 8 — 9 миноносцевъ въ каждомъ, и одного дивизіона особаго назначенія изъ 4 миноносцевъ; всего въ дивизіи 37 эскадренныхъ миноносцевъ [1]) и три вспомогательныхъ транспорта.

Крейсеръ „Адміралъ Макаровъ.“

(Такой видъ крейсеръ имѣлъ до осени 1911 года; въ настоящее время на немъ двѣ мачты. Одного типа съ нимъ „Паллада“ и „Баянъ“; другъ отъ друга крейсера эти отличаются разнымъ расположеніемъ на трубахъ синихъ полосъ).

2-я минная дивизія состоитъ изъ трехъ дивизіоновъ: 5-го, 6-го и 7-го, по 8—9 миноносцевъ въ каждомъ, и изъ двухъ миноносцевъ особаго назначенія; всего въ дивизіи 10 эскадр. миноносцевъ, 17 миноносцевъ [2]) и 7 вспомогательныхъ транспортовъ.

---

[1]) Подробный списокъ миноносцевъ и подводныхъ лодокъ помѣщенъ въ приложеніи 1.

[2]) Эскадренными миноносцами называются имѣющіе 335 и болѣе тоннъ водоизмѣщенія, а миноносцами менѣе 335.

Отрядъ заградителей: *„Амуръ“*, *„Енисей“*, *„Волга“*, *„Ладога“*, *„Онега“* и *„Нарова“*.

Бригада подводныхъ лодокъ состоитъ изъ двухъ дивизіоновъ. Всего въ бригадѣ 11 подводныхъ лодокъ и два вспомогательныхъ судна.

Вспомогательныя суда дѣйствующаго флота состоятъ изъ двухъ транспортовъ *„Анадырь“* и *„Рига“*.

1-й резервъ.

Крейсера *„Россія“*, *„Аврора“*, *„Діана“* *„Олегъ“* *„Богатырь“* и канонерская лодка *„Хивинецъ“*.

2-ой резервъ.

Суда второго резерва входятъ въ составъ учебныхъ отрядовъ.

Учебно-артиллерійскій отрядъ: линейный корабль *„Императоръ Александръ II“*, учебное судно *„Петръ Великій“* и два посыльныхъ судна.

Учебно-минный отрядъ: учебное судно *„Двина“* и транспортъ *„Николаевъ“*.

Сводный резервный отрядъ миноносцевъ изъ 2 эскадр. миноэцевъ 11 миноносцевъ и 1 миноноски.

Учебный отрядъ Морского корпуса: учебныя суда *„Воинъ“*, *„Вѣрный“* и канонерская лодка *„Храбрый“*.

Учебный отрядъ подводного плаванія—изъ двухъ подводныхъ лодокъ.

Суда особаго назначенія: 5 канонерскихъ лодокъ и 2 учебныхъ судна.

Морскія силы Чернаго моря.

Командующимъ морскими силами состоитъ вице-адмиралъ *А. А. Эбергардъ* (бывшій Начальникъ Морского Генеральнаго Штаба).

Дѣйствующій флотъ.

Черноморскій отрядъ.

Бригада линейныхъ кораблей: *„Св. Евстафій“* (1906 г.), *„Іоаннъ Златоустъ“* (1906 г.), *„Пантелеймонъ“* (1900 г.) и *„Ростиславъ“* (1896 г.). При бригадѣ крейсеръ *„Кагулъ“* (1902 г.).

Черноморская минная дивизія состоитъ изъ крейсера *„Память Меркурія“* (1903 г.), 3 дивизіоновъ миноносцевъ и дивизіона подводныхъ лодокъ; всего въ дивизіи 13 эскадр. миноносцевъ, 4 миноносца и 4 подводныхъ лодки.

Заградители „Прутъ“ и „Дунай“.

Вспомогательныя суда—два транспорта: *„Кронштадтъ“* и *„Днѣпръ“*.

1-й резервъ.

Линейные корабли *„Георгій Побѣдоносецъ“* и *„Три Святителя“* [1]).

Канонерскія лодки: *„Донецъ“*, *„Терецъ“*; *„Уралецъ“*, *„Кубанецъ“* и *„Запорожецъ“*.

2-й резервъ.

Учебный отрядъ Черноморскаго флота: линейный корабль *„Синопъ“*, одинъ транспортъ и одно посыльное судно.

Черноморскій резервный дивизіонъ миноносцевъ состоитъ изъ 10 номерныхъ миноносцевъ.

Сибирская флотилія.

Дѣйствующій флотъ.

Состоитъ изъ двухъ крейсеровъ, минной бригады и дивизіона подводныхъ лодокъ.

Крейсера: *„Аскольдъ“* (1900 г.) и *„Жемчугъ“* (1903 г.).

---

[1]) Второй изъ нихъ находится сейчасъ въ ремонтѣ.

Минная бригада состоитъ изъ двухъ дивизіоновъ; всего въ бригадѣ 9 эскадр. миноносцевъ и 11 миноносцевъ

Дивизіонъ подводныхъ лодокъ состоитъ изъ 12 подводныхъ лодокъ.

1-й резервъ.

Канонерская лодка „*Манджуръ*, 7 номерныхъ миноносцевъ и 7 транспортовъ.

Каспійская флотилія.

Дѣйствующій флотъ: канонерскія лодки „*Карсъ*“ и „*Ардаганъ*“.

Амурская рѣчная флотилія.

Дѣйствующій флотъ. Состоитъ изъ 10 рѣчныхъ канонерскихъ лодокъ (съ двумя 75-мм. орудіями и четырьмя пулеметами каждая). Заканчиваются постройкой 8 рѣчныхъ 4-хъ башенныхъ броненосныхъ канонерскихъ лодокъ (съ 2-мя 6 дм. орудіями, 4-мя 120 мм. орудіями и 7 пулеметами каждая) и 10 посыльныхъ судовъ.

Глава IV.

Устройство корабля.

I. Общее устройство.

Устройство кораблей вообще видоизмѣняется отъ ихъ типа, но общій характеръ устройства и названія частей до извѣстной степени одинаковы или схожи.

Остовъ корабля образуется изъ *киля* (стальной продольной основы дна), образующаго съ носа *форштевень* (стальная основа носа), а съ кормы *ахтерштевень* (стальная основа кормы) и *шпангоутовъ* (реберъ корабля). Продольное крѣпленіе дна и бортовъ достигается помощью *стрингеровъ*, а поперечное скрѣпленіе шпангоутовъ съ одного борта на другое — *бимсами*. Шпангоуты и стрингера обшиваются стальными листами, называемыхъ *обшивкой*.

Полы корабля вообще называются *палубами*. Палубы большихъ кораблей дѣлятся на *верхнюю* (открытую), *батарейную* (гдѣ стоятъ орудія) и *жилую* (на которой устроены жилыя помѣщенія). Палуба ниже жилой имѣетъ спеціальное названіе *кубрикъ*, а еще ниже палубы называются *платформами и трюмомъ*.

Верхняя палуба.

Верхняя палуба подраздѣляется на части, имѣющія спеціальныя названія. Почетная часть верхней палубы называется *шканцами*; шканцы находятся въ средней части верхней палубы, ближе къ кормѣ; протяженіе шканцевъ опредѣляется приказомъ по кораблю. Шканцы это главное почетное мѣсто на кораблѣ Его Императорскаго Величества

почему всѣ, входя на корабль, обязаны отдать честь шканцамъ, снимая фуражку. Часть верхней палубы отъ кормы до шканцевъ называется *ютомъ*, часть же ближайшая къ носу *бакомъ*. Часть между бакомъ и шканцами называется *шкафутъ;* это обыкновенно наибольшая часть верхней палубы. Открытыя палубы надъ бакомъ и ютомъ, имѣющіяся на нѣкоторыхъ корабляхъ, называются *полубакомъ и полуютомъ*. На верхней палубѣ находятся разныя

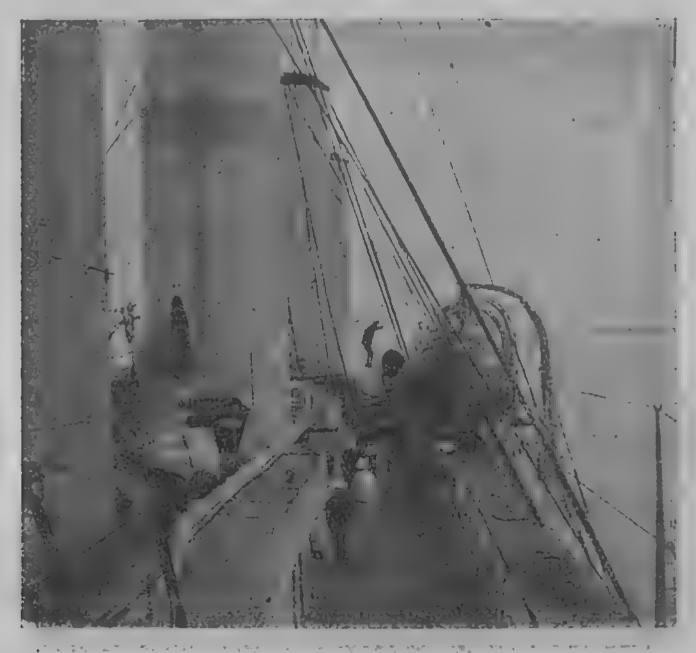
Крейсеръ „Адмиралъ Макаровъ".
Шканцы.

надстройки, имѣющія названія мостиковъ, рубокъ и т. п. У нѣкоторыхъ судовъ имѣются надстройки, называемыя *спардеками*.

Рубкой называется обособленное помѣщеніе для спеціальныхъ надобностей (для управленія движеніемъ корабля и стрѣльбой и др.). Рубки помѣщаются преимущественно (но не исключительно) на верхней палубѣ.

Мачты корабля назначаются главнымъ образомъ для поднятія на нихъ сигналовъ, а также для безпроволочнаго телеграфа и наблюденій. Мачты называются: *фокъ-мачта*

(носовая), *гротъ-мачта* (средняя) и *бизань-мачта* (кормовая). Если имѣются двѣ мачты, то онѣ называются *фокъ-мачта* (ближайшая къ носу) и *гротъ-мачта* (ближайшая къ кормѣ). Строго говоря мачтой называется лишь нижняя часть того, что принято называть вообще мачтой; вторая же часть мачты отъ марса (площадки на мачтѣ) называется *стеньгой*, а третья верхняя *брамъ-стеньгой*. Всѣ веревки, находящіяся на мачтѣ, называются *такелажемъ*; веревки, поддерживаю-



Крейсеръ „Адмиралъ Макаровъ".
Шкафутъ.

щія мачту спереди, называются *штагами*, сзади—*фордунами* и сбоку—*вантами*. Поперечные брусья на мачтахъ называются *реями*, а наклонные назадъ къ кормѣ брусы *гафелями*. Веревочныя ступени на вантахъ называются *выбленки*. Приспособленія тросовыя[1]) и металлическія винтовыя для обтягиванія такелажа называются *талрепами*.

На верхней палубѣ находится цѣлый рядъ различныхъ приспособленій для входа людей, подъема тяжестей на корабль, различныхъ передачъ и т. п.

---

[1]) Тросами называются всѣ веревки на кораблѣ.

Для входа людей на корабль имѣются *трапы* (лѣстницы).

Трапомъ вообще называется всякая лѣстница на кораблѣ. Кромѣ деревянныхъ траповъ для входа людей на корабль, имѣются еще металлическіе постоянные, а также тросовые (веревочные) трапы, называемые *штормтрапами*. Для подъема тяжестей имѣются поворотные *краны*, *стрѣлы* (прямые брусы, одинъ конецъ которыхъ вращается въ не-

Крейсеръ „Адмиралъ Макаровъ".
Ютъ и шканцы.

подвижномъ основаніи, а другой можетъ подниматься, опускаться и вращаться) или *балки* (шлюпбалка, трапбалка и т. п.).

Внутреннее устройство корабля.

Палубами корабль дѣлится на рядъ этажей. Этажи же дѣлятся стѣнками, называемыми переборками, на отдѣльныя части — *отсѣки*. Строго говоря отсѣкомъ называется часть корабля отдѣленная отъ другой водонепроницаемыми

переборками. Крѣпко закрывъ и завинтивъ (задраивъ) отверстіе въ переборкахъ, можно предотвратить переливаніе воды изъ отсѣка въ отсѣкъ. Самъ же этотъ отсѣкъ можетъ дѣлится на рядъ помѣщеній, подѣленныхъ обыкновенными стѣнками.

Внутри корабля находятся жилыя помѣщенія командира, офицеровъ и команды, мастерскія, лазаретъ и т. п. орудійные казематы, машинныя отдѣленія, котлы и кочегарки (занимаютъ наибольшую часть корабля), рулевое отдѣленіе, отдѣленіи динамо-машинъ, телеграфное и т. д. и наконецъ погреба для снарядовъ и зарядовъ.

Помѣщеніе ближайшее ко дну называется *трюмомъ.*

Всякія отверстія въ остовѣ корабля для выпуска внаружу орудій и погрузки минъ называются *портами.*

Отверстія для свѣта называются *иллюминаторами* (круглыя) и *полупортиками* (четыреугольныя); послѣднее названіе имѣютъ также полуоткрытые порты. Всякое отверстіе въ палубѣ называется *люкомъ.*

II. Боевыя наступательныя матеріальныя средства кораблей.

Главными матеріальными средствами морского боя являются: 1) артиллерія, 2) мины и 3) таранъ.

1. Артиллерія.

Артиллерія составляетъ въ настоящее время важнѣйшее средство морского боя, исходъ котораго находится почти всецѣло въ зависимости отъ мѣткости стрѣльбы и отъ причиненнаго попавшими въ непріятельскій корабль снарядами разрушительнаго дѣйствія въ командѣ и въ самомъ кораблѣ.

Артиллерія кораблей вообще различается на *главную*— для дѣйствій противъ тѣхъ цѣлей, для которыхъ строится корабль, и *вспомогательную* — противъ случайнаго противника.

Со времени появленія нарѣзной артиллеріи съ одной стороны и брони съ другой вопросъ о наиболѣе выгодномъ

вооруженіи артиллерій (главнымъ образомъ въ смыслѣ калибра орудій) претерпѣвалъ цѣлый рядъ эволюцій.

До русско-японской войны у насъ, какъ и въ другихъ европейскихъ государствахъ, господствовало мнѣніе, что главное достоинство за артиллеріей средняго калибра (8″ и 6″); въ этомъ основывались на томъ, что морской бой будетъ происходить на разстояніяхъ отъ 7 до 15—25 кабельтовъ (отъ $1^1/_5$ версты до $2^3/_5$—$4^1/_3$ верстъ) и что средняя артиллерія, будучи болѣе скорострѣльной, можетъ въ единицу времени выпустить значительно больше снарядовъ и большее по вѣсу количество металла, чѣмъ артиллерія большихъ калибровъ; слѣдовательно и процентъ попаданій изъ артиллеріи среднихъ калибровъ будетъ большій, чѣмъ изъ артиллеріи крупныхъ калибровъ.

Въ дѣйствительности же въ русско-японскую войну оказалось, что бои велись на разстояніи не 7—25 кабельтовыхъ, а 20—50—70 ($3^2/_5$—$8^3/_5$—12 верстъ);—это совершенно измѣнило теперь взглядъ на артиллерію.

Въ настоящее время признается главнѣйшей артиллеріей линейныхъ кораблей—крупная, какъ отличающаяся значительно большей дальнобойностью, мѣткостью и силой разрушенія; большинство государствъ въ выборѣ крупной артиллеріи остановились главнымъ образомъ на 12″ (30,5 см.) пушкахъ съ улучшенными баллистическими свойствами, въ 45, 50 и 52 калибра, начальной скоростью 2800—3000 футъ въ секунду, со снарядомъ въ 900—1000 фунтовъ вѣса, сильно фугаснаго, полубронебойнаго и бронебойнаго дѣйствія, со скоростью стрѣльбы около 1 выстрѣла въ минуту.

Число 12″ орудій на линейныхъ корабляхъ считаютъ нужнымъ имѣть въ количествѣ 10—12 (если нѣтъ средней артиллеріи).

Установка принята башенная, преимущественно на 2 орудія въ башнѣ.

Въ настоящее время во всѣхъ флотахъ разрабатываются, а въ нѣкоторыхъ даже введены, орудія 13″,5 и 14″ калибра.

Выгода большихъ калибровъ при стрѣльбѣ фугасными снарядами на большія дистанціи слѣдующая: начальныя скорости на большихъ дистанціяхъ сильно падаютъ, но сила *взрыва* фугаснаго снаряда не зависитъ отъ той ско-

рости, съ которой такой снарядъ донесенъ до борта непрiятельскаго корабля, а только отъ количества взрывчатаго вещества въ немъ заключающагося, которое въ снарядахъ большого калибра очевидно больше.

Однако многiе не рѣшаются совершенно отказаться и отъ средней артиллерiи, исходя изъ того предположенiя, что бои могутъ вестись и на болѣе близкихъ разстоянiяхъ, гдѣ средняя артиллерiя имѣетъ преимущества.

Вспомогательной артиллерiей на линейныхъ кораблях является *противоминная*, которую дѣлаютъ 100—200 м.м.

На броненосныхъ крейсерахъ считаютъ необходимымъ уменьшать не калибръ пушекъ, но число ихъ.

Организацiя судовой артиллерiи у насъ.

Организацiя судовой артиллерiи у насъ установлена Правилами артиллерiйской службы на судахъ флота.

Судовая артиллерiя дѣлится на *крупную* (6″ кал. и выше) и *противоминную* (ниже 6″).

Вся судовая артиллерiя раздѣляется на *плутонги*, т. е. совокупность нѣсколькихъ орудiй одного и того же калибра, могущихъ дѣйствовать по одной цѣли и такъ расположенныхъ, что командиръ плутонга имѣетъ полную возможность непосредственно управлять огнемъ.

Артиллерiйскiй огонь дѣлится по характеру управленiя на: а) *центральный*, когда имъ управляетъ одно лицо, б) *плутонговый*, когда огнемъ плутонговъ управляютъ плутонговые командиры, и в) *орудiйный*, когда огнемъ управляетъ стрѣляющiй.

При веденiи центральнаго огня лицо, имъ управляющее, находится въ одномъ изъ командныхъ или центральныхъ постовъ. Средствами управленiя являются: 1) боевые указатели (циферблаты) одинаковые какъ въ командныхъ постахъ, такъ и у орудiй; установка на циферблатѣ поста рода огня, направленiя, высоты прицѣла и цѣлика помощью электрической энергiи передается на циферблатъ у орудiя; 2) телефонъ, 3) переговорныя трубы, 4) сигналы на горнѣ, 5) голосовыя команды и 6) ординарцы.

Расположеніе артиллеріи.

Орудія устанавливаются: 1) въ *бронированныхъ башняхъ,* 2) въ бронированныхъ *казематахъ,* 3) открыто (главнымъ образомъ на миноносцахъ), частью съ броневыми щитами, частью безъ нихъ.

Подача снарядовъ къ орудіямъ изъ погребовъ производится подъемными машинами *(элеваторами),* приводимыми въ дѣйствіе помощью разнообразныхъ способовъ, или въ случаѣ порчи элеваторовъ въ ручную, помощью талей. Обыкновенно каждая подача имѣетъ нѣсколько способовъ на случай порчи одного изъ нихъ. Въ башняхъ подача производится по центральной подачной трубѣ и неразрывно связана съ заряжаніемъ орудій.

Погреба.

Погреба раздѣляются на бомбовые, зарядные и патронные.

Бомбовые и зарядные имѣются для орудій крупнаго калибра, патронные же для 6″ и ниже.

Бомбовые погреба на новѣйшихъ судахъ устраиваются съ различнаго рода телѣжками для удобства подачи ихъ къ заряднымъ столамъ, которые ихъ подаютъ къ орудіямъ; на старыхъ же судахъ бомбы укладываются въ постоянныхъ или разборныхъ стелажахъ (полки).

Заряды крупнокалиберныхъ орудій хранятся въ запаянныхъ футлярахъ; каждый зарядъ для удобства подачи подраздѣленъ на два футляра (полузаряда). Футляры эти укладываются также на постоянныхъ и разборныхъ стелажахъ.

Въ 6″ *патронныхъ* погребахъ снаряды и патроны укладываются въ одномъ и томъ же погребѣ, но на разныхъ стелажахъ; на нѣкоторыхъ корабляхъ укладка происходитъ безъ стелажей, перекладывая снаряды тросомъ, а также и на бесѣдкахъ, вмѣстѣ съ которыми по рельсамъ подаются къ орудіямъ. Всѣ же *унитарные патроны* хранятся въ погребахъ всегда въ бесѣдкахъ.

Сила крупной артиллеріи нашихъ линейныхъ кораблей.

Четыре вновь спущенные линейные корабли Балтійскаго флота типа Dreadnought будутъ вооружены каждый двѣнадцатью 12″ орудіями (въ 52 калибра); крупной артиллеріи другихъ калибровъ не будетъ.

Установка башенная, по 3 орудія въ башнѣ.

Нынѣ существующіе наши линейные корабли дѣйствующаго флота вооружены какъ 12″ орудіями, такъ и 8″ и 6″, причемъ 12″ на каждомъ изъ кораблей по 4.

Сила артиллеріи нашихъ линейныхъ кораблей, построенныхъ послѣ 1900 года, видна изъ нижеслѣдующей таблицы.

	Годъ спуска	Число орудій			
		12″,40 кал.	10″,50 кал.	8″,50 кал.	6″,45 кал.
Императоръ Павелъ I . .	1907	4	—	14	—
Андрей Первозванный . .	1906	4	—	14	—
Слава	1903	4	—	—	12
Цесаревичъ	1901	4	—	—	12
Рюрикъ (брон. крейс.) . .	1907	—	4	8	—
Св. Евстафій	1906	4	—	4	12
Іоаннъ Златоустъ	1906	4	—	4	12
Пантелеймонъ	1900	4	—	—	16

2. Мины.

Мины раздѣляются на самодвижущіяся (Уайтхеда) и мины загражденія.

Самодвижущіяся мины.

Самодвижущіяся мины выпускаются изъ минныхъ аппаратовъ посредствомъ сжатаго воздуха или пороха. Аппараты бываютъ надводные (на миноносцахъ) и подводные (на большихъ корабляхъ). Надводные аппараты допускаютъ наводку. Минные апараты могутъ устанавливаться на корабляхъ всякаго водоизмѣщенія. Мины одинаково могутъ быть использованы съ тѣмъ же успѣхомъ какъ линейнымъ кораблемъ, такъ и миннымъ катеромъ съ этого корабля; въ виду этого мина является основнымъ орудіемъ малыхъ судовъ, главнымъ образомъ миноносцевъ.

Дальность стрѣльбы минами и скорость движенія ихъ постепенно увеличивается. Въ настоящее время скорость мины достигнута до 38 узловъ на 1000 метровъ, а дальность до 4000 метровъ со скоростью 27 узловъ.

Мина, попавшая удачно въ непріятельскій корабль, производитъ сильное разрушительное дѣйствіе и можетъ потопить корабль. Однако опытъ нашей войны съ Японіей показалъ, что представленіе о губительномъ дѣйствіи минъ было вообще нѣсколько преувеличеннымъ.

Трудность минной стрѣльбы по движущемуся противнику заключается главнымъ образомъ въ слѣдующемъ: 1) въ невозможности точно опредѣлить курсъ и ходъ противника, такъ какъ приборовъ для этого опредѣленія еще не изобрѣтено и ихъ приходится оцѣнивать на глазъ; 2) въ невозможности вести пристрѣлку какъ въ артиллеріи, такъ какъ миноносецъ не видитъ прохожденія относительно цѣли не попавшей мины; кромѣ того время прохожденія мины настолько велико (оцѣнивается не секундами, какъ въ артиллеріи, а минутами), что въ теченіе этого мертваго промежутка измѣнится обстановка; 3) въ необходимости попасть въ цѣль подъ углами близкими къ прямому.

Въ общемъ приходятъ о дѣйствіяхъ минъ къ слѣдующему выводу: 1) нужна массовая одновременная атака съ залповой стрѣльбой минами, такъ какъ одиночная атака малымъ количествомъ минныхъ судовъ не даетъ ощутительныхъ результатовъ, 2) какъ основная, минная атака будетъ ночная,

3) при атакѣ надо примѣнять принципъ внезапности, 5) для успѣха слѣдуетъ стремиться предварительно уничто-

Мины Уайтхеда.

жить противоминную артиллерію противника въ предварительномъ артиллерійскомъ бою и использовать миноносцы для эксплуатаціи побѣды. Противъ самодвижущихся минъ

въ нѣкоторыхъ флотахъ приняты сѣтевыя загражденія расположенныя вокругъ всего корабля на шестахъ.

Зарядныя отдѣленія минъ хранятся отдѣльно въ минныхъ погребахъ. Сами же мины на большихъ корабляхъ хранятся въ помѣщеніяхъ около минныхъ аппаратовъ, а на миноносцахъ въ самихъ аппаратахъ.

Мина Уайтхеда состоитъ изъ постояннаго корпуса и изъ навинчиваемаго на него заряднаго отдѣленія съ ударникомъ; постоянный корпусъ раздѣляется на резервуаръ, гидростатическое отдѣленіе, машинное и кормовое отдѣленія, хвостовую и рулевую части.

Резервуаръ мины содержитъ въ себѣ сжатый воздухъ для работы механизмомъ мины на опредѣленное время.

Гидростатическое отдѣленіе помѣщаетъ въ себѣ аппаратъ, управляющій движеніемъ мины по глубинѣ.

Въ машинномъ отдѣленіи расположены всѣ механизмы и приборы для сообщенія минѣ скорости, равномѣрности, начала и окончанія работы.

Въ хвостовой и рулевой части находятся горизонтальныя и вертикальныя перья, удерживающія мину во время хода отъ уклоненія по направленію и глубинѣ. Прямолинейность направленія мины регулируется приборомъ Обри. Въ рулевой части помѣщаются гребные винты и подвижные рули мины, горизонтальные и вертикальные. Зарядное отдѣленіе наполнено сырымъ пироксилиномъ, взрываемымъ помощью взрывчатаго ударнаго приспособленія.

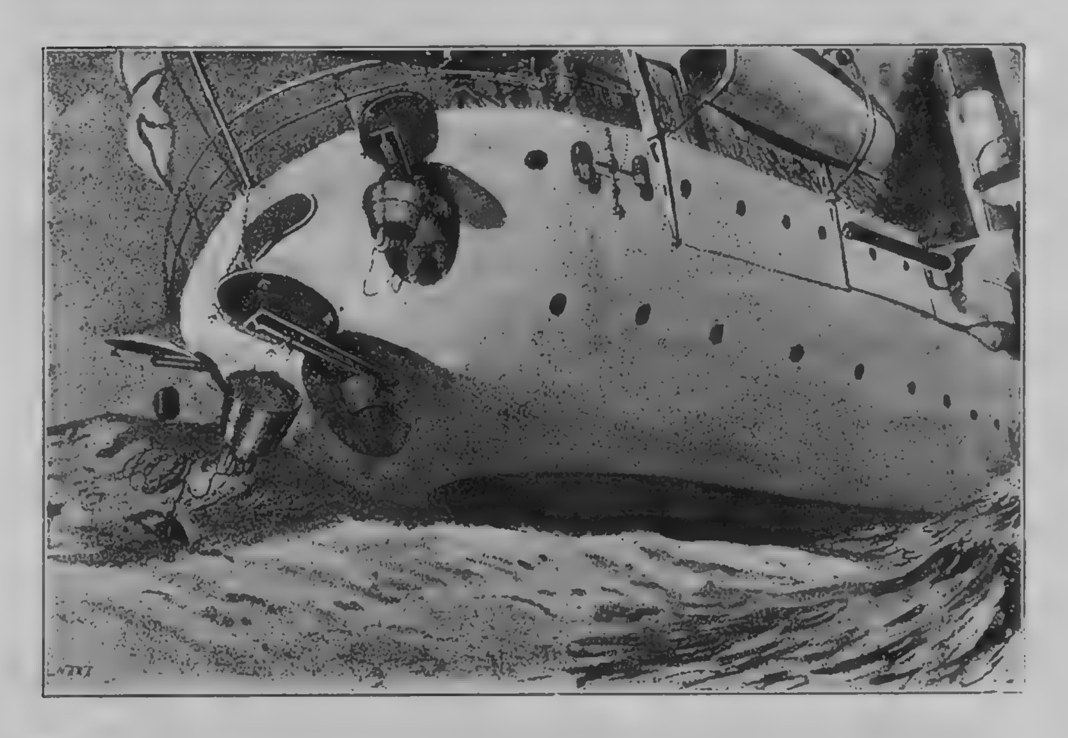
Мины загражденія.

Мины загражденія бываютъ *гальваническими* (соединяемыми кабелями съ минной станціей и взрываемыми оттуда) и *гальваноударными* (взрывающимися отъ прикосновенія къ нимъ корабля). Преимущество отдается въ морскомъ дѣлѣ гальваноударнымъ минамъ загражденія.

Гальваноударная мина загражденія состоитъ изъ шарового стального корпуса, въ которомъ помѣщаются: зарядъ взрывчатаго вещества, запальное приспособленіе и гидростатическій разъединитель. На наружной поверхности мины имѣются горловины, на которыя навинчиваются свинцовые

колпаки со стеклянными трубками внутри, заключающими особую жидкость, и отдѣльно отъ нея—маленькія батарейки. Отъ удара судна по свинцовому колпаку послѣдній сгибается и склянка въ немъ ломается; жидкость попадаетъ въ батарейку, вслѣдствіе чего образуется токъ и взрывается запалъ.

Мины могутъ по желанію дѣлаться безопасными, когда они всплыли или не стали на опредѣленную глубину, или же могутъ оставаться всегда опасными.



Постановка мины загражденія съ миннаго крейсера.

Мина стальнымъ тросомъ (минрепъ) прикрѣпляется къ якорю, удерживающему ее на мѣстѣ, когда она поставлена.

Приспособленіе для постановки минъ очень просты и состоятъ изъ простой рельсовой подачи, кончающейся въ кормѣ судна загнутыми внизъ салазками, по которымъ мина съ якоремъ, одновременно сбрасываются въ воду; якорь при этомъ ложится на дно, а мина благодаря запасу плавучести всплываетъ и разматываетъ минрепъ до той глубины, на которую ее ставятъ.

Опытъ послѣдней войны показалъ, что мина загражденія при умѣломъ ею пользованіи есть могущественное орудіе, причемъ орудіе наступательное и какъ таковое должно употребляться лишь въ водахъ, гдѣ прохожденіе своихъ судовъ можно избѣжать.

Въ настоящее время приборы для постановки минъ загражденій устраиваются на судахъ спеціальнаго назначенія (минныхъ заградителяхъ), а также на миноносцахъ.

Борьба съ минами загражденія ведется посредствомъ „траленія". Для этой цѣли употребляются неглубоко сидящіе суда, могущіе пройти надъ постановленнымъ загражденіемъ. Траломъ называется гибкій стальной тросъ прикрѣпляемый на кормы у обоихъ тралящихъ судовъ и удерживаемый вѣшаемыми на него грузами на нѣкоторой глубинѣ. Оба тралящія суда, между которыми виситъ тралъ, идутъ небольшимъ ходомъ (около 8 узловъ) и тралъ этотъ задѣваетъ за препятствія, попадаемыя на пути. Если на пути такой тралъ задѣнетъ минрепъ мины, то по натяженію трала это дѣлается извѣстнымъ; мину отводятъ въ сторону отъ очищаемаго прохода и тамъ разстрѣливаютъ.

3. Таранъ.

Тараномъ называется выступающая часть форштевня (стальной основы носа) военныхъ кораблей. Тараномъ наносился ударъ въ непріятельскій корабль, слѣдствіемъ котораго непріятель получалъ громадную пробоину.

Во времена гребныхъ и первыхъ паровыхъ судовъ таранъ считался главнымъ боевымъ орудіемъ. При современномъ же устройствѣ кораблей, при могущественности судовой артиллеріи и минъ и дальности дистанцій, на которыхъ происходитъ бой, таранный бой сталъ немыслимъ для линейныхъ кораблей и крейсеровъ и можетъ употребляться лишь миноносцами и то лишь въ исключительныхъ случаяхъ. На новѣйшихъ корабляхъ въ нѣкоторыхъ государствахъ тарановъ не дѣлается.

III. Боевыя оборонительныя матеріальныя средства кораблей.

Каждое средство наступленія есть всегда и средство обороны.

Средствомъ же чисто оборонительнымъ является на корабляхъ *бронированіе*. Броня есть средство защиты отъ разрушительнаго дѣйствія артиллерійскихъ снарядовъ. Идеаломъ бронированія было бы покрытіе бортовъ и палубы корабля броней такой толщины, которая не пропускала бы снарядовъ самой крупной артиллеріи противника; однако на практикѣ это невозможно, такъ какъ на броню отпускается лишь извѣстный процентъ водоизмѣщенія (вѣса корабля); благодаря этому можно или забронировать возможно большую площадь, но зато тонкой броней, или забронировать толстой недосягаемой для крупной артиллеріи броней только важнѣйшія части. Если увлечься однимъ (площадью бронированія или толщиной брони) въ ущербъ другому, то бронированіе не будетъ отвѣчать своей задачѣ. Поэтому забронировать соотвѣтствующей силы броней слѣдуетъ тѣ мѣста, которыя имѣютъ особенно важное значеніе.

Цѣлью противодѣйствія разрушительному дѣйствію артиллеріи является: 1) обезпеченіе корабля отъ потопляемости и 2) обезпеченіе наступательныхъ и живительныхъ средствъ, въ томъ числѣ главнымъ образомъ людей, отъ разрушенія и уничтоженія.

Непотопляемость корабля достигается обезпеченіемъ *запаса плавучести* и *устойчивости*, которымъ грозитъ въ случаѣ попаданія воды черезъ брешь во внутрь корабля. Первое достигается бронированіемъ ватеръ-линіи по всей длинѣ ея поясомъ выше и ниже ея, а второе бронированіемъ пояса надъ ватеръ-линіи на такой высотѣ, чтобы верхняя его кромка ни при какомъ кренѣ не могла уйти въ воду. Но и здѣсь броневой поясъ не можетъ быть на всемъ протяженіи равной силы, такъ какъ вредное дѣйствіе попаданія воды во внутрь корабля и возможность парализовать это вредное дѣйствіе бываютъ въ разныхъ частяхъ корабля различными:

Что же касается обезпеченія наступательныхъ и живительныхъ средствъ корабля, то для этого броня должна обезпечивать машины и котлы, боевую рубку, артиллерію, подачи, механизмы и т.-п.

Такимъ образомъ при бронированіи, желая усилить одинъ элементъ, приходится ослабить другой, и задачей кораблестроителя является выборъ наиболѣе удачнаго компромисса. При этомъ надо имѣть въ виду, что сила брони заключается не только въ толщинѣ ея, но и въ качествѣ; поэтому сужденіе объ оборонительной силѣ корабля, зная лишь толщину его брони, будетъ одностороннимъ и не вполнѣ правильнымъ.

IV. Средства управленія кораблемъ.

Управленіе кораблемъ производится изъ боевой рубки.

Ходъ корабля и скорость хода приводится въ дѣйствіе и поддерживается *винтами*, приводимыми въ дѣйствіе машиной, а направленіе движенія—*рулемъ*, которымъ дается сопротивленіе водѣ въ извѣстномъ направленіи. Величинѣ хода корабля (въ узлахъ) при нормальныхъ условіяхъ соотвѣтствуетъ извѣстное число оборотовъ машины; соотношеніе это въ разныхъ корабляхъ различно.

Приказанія въ машину передаются изъ рубки механически.

Механическая передача производится помощью такъ называемаго „машиннаго телеграфа“; въ боевой рубкѣ на особомъ кругу устанавливается поворотной ручкой указатель противъ опредѣленнаго приказанія, написаннаго на кругу, какой ходъ надо дать; поворотомъ ручки это приказаніе указывается одновременно помощью цѣпной передачи, на такомъ же кругу въ машинѣ.

Кромѣ того на нѣкоторыхъ судахъ для маневрированія въ отрядѣ и держанія извѣстнаго числа оборотовъ служитъ электрическій приборъ Violet Chabran съ разными командными словами, числами обозначающими количество оборотовъ и т. п.

Точно такіе приборы находятся и въ машинѣ. Устанавливая поворотную ручку съ указателемъ противъ того

или другого условнаго знака, тоже самое при помощи электрической энергіи выполняется и въ машинныхъ приборахъ, т.-е. освѣщается электрическимъ фонаремъ соотвѣтственное приказаніе.

Приказаніе же для управленія рулемъ, подается большею частью голосомъ или въ переговорную трубу, такъ какъ рулевой (управляющій рулемъ) находится или въ одной рубкѣ съ командиромъ, или въ смежной.

Рулевой, получивъ приказаніе какой курсъ (направленіе) ему держать, долженъ повернуть подъ извѣстнымъ угломъ *румпель*, который насаженъ на руль. При небольшомъ рулѣ (напримѣръ на шлюпкахъ) румпель поворачивается въ ручную. Руль же большихъ кораблей имѣетъ столь значительные размѣры и сопротивленіе его водѣ столь велико, что для поворота его требуется рядъ механическихъ приспособленій. Поэтому рулевой дѣйствуетъ первоначально поворотомъ *штурвала* (поворотнаго круга).

На большихъ корабляхъ имѣется всегда нѣсколько способовъ передачи дѣйствія отъ штурвала на руль, чтобы въ случаѣ порчи одного можно было перейти на другой.

Для удержанія корабля на мѣстѣ имѣются *якоря*. Якоря, находящіеся на носу, называются *становыми*. Кромѣ того имѣются якоря меньшаго размѣра и преслѣдуютъ вспомогательныя цѣли (напримѣръ удерживать корабль въ извѣстномъ направленіи); они называются *верпами*.

Части якоря называются: *веретено*, *штокъ* и *лапы*.

Цѣпь, удерживающая якорь, называется *якорнымъ канатомъ*.

Онъ бываетъ цѣпной и лишь у небольшихъ якорей стального троса. Якорный канатъ состоитъ изъ *звеньевъ* съ *контрофорсами* и *скобъ*. 12½ сажень якорнаго каната называется *смычкой*; смычки скрѣпляются между собой скобами, что даетъ возможность расклепывать канатъ въ случаѣ надобности.

„Отдать якорь“—значитъ сбросить его въ море, гдѣ онъ впивается въ дно и на канатѣ удерживаетъ корабль въ опредѣленномъ мѣстѣ [1]).

[1]) Мѣсто корабля на рейдѣ означается плавучими флажками называемыми *вѣшками*, съ *флюгарками*, различными для каждаго корабля.

„Сняться съ якоря“—значитъ вытянуть якорь изо дна и дать кораблю свободу движенія. Уборка якоря производится помощью паровой машины, называемый *шпилемъ* или *брашпилемъ*. На нѣкоторыхъ судахъ они приводятся въ дѣйствіе электричествомъ.

V. Средства связи.

Для отдачи приказаній кораблямъ, а также для всякихъ переговоровъ между кораблями существуетъ нѣсколько видовъ *сигнализаціи*.

Главнымъ видомъ сигнализаціи является передача словъ и фразъ помощью различныхъ *сочетаній* буквъ и цыфръ. Каждая буква и цыфра показывается или флагами спеціальными для каждой буквы и цыфры, или телеграфной азбукой при помощи флажковъ, фонарей (ночью) и звуковыхъ сигналовъ. Для дальнихъ разстояній имѣется еще и цыфровая сигнализація сочетаніемъ вымпеловъ (остроконечныхъ флаговъ) и четыреугольныхъ флаговъ любого цвѣта, или сочетаніемъ конусовъ и цилиндровъ; каждое сочетаніе выражаетъ извѣстную цыфру (отъ 0 до 9), благодаря чему этими сигналами можно передать любое число.

Фразы обозначаются или одной какой либо *буквой* или *сочетаніемъ* изъ двухъ или трехъ *буквъ* или цыфръ.

Для сочетаній изъ двухъ или трехъ буквъ имѣются сигнальныя книги, въ которыхъ помѣщены всевозможныя фразы, могущія встрѣтиться въ морскомъ обиходѣ. Фразы помѣщены въ книгахъ такъ, что найти какое сочетаніе буквъ надо взять для передачи необходимой фразы, а съ другой стороны найти, что означаетъ поднятый сигналъ, не представляетъ труда и можетъ быть сдѣлано весьма быстро. Кромѣ того каждой фразѣ соотвѣтствуетъ опредѣленный номеръ, который можно также показать сигналомъ; послѣднее примѣняется для дальнихъ сигналовъ сочетаніемъ вымпеловъ и флаговъ и для ночной сигнализаціи фонарями.

Въ двухфлажной сигнальной книгѣ помѣщены всѣ сигналы, имѣющіе боевое значеніе, а въ трехфлажной сигналы (около 82 тысячь фразъ), не имѣющіе боевого значенія.

Въ книгахъ имѣются нѣкоторыя сочетанія буквъ, не получившихъ значенія опредѣленной фразы; эти незаполненные сигналы служатъ адмираламъ для установленія новыхъ сигналовъ въ ихъ отрядѣ.

Помимо этихъ двухъ главныхъ книгъ сигналовъ имѣются еще книжки шлюпочныхъ сигналовъ, сигналовъ для миноносцевъ и таблицы позывныхъ и опознательныхъ сигналовъ.

Сигнальныя книги хранятся у портового начальства и выдаются на корабли на время кампаній. Содержаніе ихъ является тайной, и постороннимъ лицамъ читать ихъ не дозволяется; нѣкоторые секретные сигналы, а также опознательные, извѣстны только командиру.

Позывными сигналами называются сигналы, обозначающіе названіе части флота, корабля, лица или должности, а также обозначающіе ту или другую шлюпку.

Если передаваемая фраза предназначается для опредѣленнаго корабля и лица, то ей предшествуетъ соотвѣтственный позывной сигналъ. Кораблями свои позывные сигналы показываются въ разныхъ опредѣленныхъ случаяхъ.

Вторымъ видомъ сигнализаціи является передача фразъ флагами, фонарями, флажками, ратьерами (фонарями съ малымъ угломъ освѣщенія) и т. п., показывая *каждую букву* словъ по *телеграфному* способу.

Этотъ способъ, какъ болѣе длительный, примѣняютъ въ тѣхъ случаяхъ, когда надо выразить слова и фразы, которыхъ нѣтъ въ сигнальныхъ книгахъ, а также цифры. Сигнализаціи по этому способу предшествуетъ поднятіе особаго телеграфнаго флага при сигнализаціи флагами и другія предваренія при сигнализаціи другими видами связи.

Кромѣ помянутыхъ способовъ сигнализаціи имѣются еще слѣдующіе: 1) телеграфъ безъ проводовъ, 2) сигналы черными шарами, поднимаемыми на мачтахъ для обозначенія хода корабля, 3) сигнальные огни (фонари), 4) сигналы звуковые (пушечные и свистками), 5) сигналы ракетами и фалшфеерами, 6) судовые огни для предупрежденія столкновеній. Какъ о наиболѣе важномъ слѣдуетъ упомянуть, что паровые суда должны имѣть *на якорѣ* бѣлые фонари на носу *(штаговый)* и на кормѣ *(гакабортный)*, оба съ круговымъ освѣщеніемъ (по всему горизонту).

На ходу зажигаются: 1) *два* бѣлыхъ *топовыхъ* на двухъ мачтахъ, причемъ передній ниже задняго, съ освѣщеніемъ по носу и въ стороны, 2) два *отличительныхъ* (зеленый фонарь на правомъ борту и красный на лѣвомъ) и 3) *гакабортный* на кормѣ съ освѣщеніемъ назадъ и въ стороны по траверсу.

Репетованіе сигналовъ и отвѣтные сигналы.

Репетованіемъ сигналовъ называется повтореніе ихъ другими судами. Сигналы адмирала, относящіяся до всей эскадры, репетуются флагманами и особо назначенными репетичными кораблями.

Во время боя требуется репетовать сигналы адмирала, относящіеся до всей эскадры, всѣми кораблями, а сигналы начальниковъ частей флота всѣми кораблями этой части.

Для отвѣта на сигналъ адмирала корабли поднимаютъ отвѣтный вымпелъ „ясно вижу“ (красный вымпелъ съ бѣлымъ кругомъ) или показываютъ отвѣтный фонарь; также отвѣчаетъ и адмиралъ.

Правила сигнализаціи изложены въ изданіи Главнаго Гидрографическаго Управленія—„Правила сигналопроизводства на военныхъ корабляхъ“ изд. 1901 года; однако многое изъ изложеннаго въ этой книгѣ подверглось измѣненію.

Кромѣ того имѣется еще оффиціальное изданіе того же Управленія „Правила для предупрежденія столкновеній судовъ въ морѣ“ изд. 1907 г.

VI. Шлюпки.

Шлюпки служатъ на кораблѣ для сообщенія съ берегомъ и другими судами.

На флотѣ шлюпки бываютъ:

1) паровыя,

2) моторныя,

3) гребныя.

Гребныя шлюпки различаются по величинѣ и постройкѣ ихъ на:

а) барказы (грузовыя шлюпки, самыя вмѣстительныя на кораблѣ),

б) рабочіе катера (полубарказы),

в) катера — (легкія шлюпки на десять — восемнадцать гребцовъ для перевозки людей),

Спускъ шлюпки.

г) десятки, восьмерки, шестерки, четверки, двойки и тузы (называются по числу гребцовъ),

д) вельботы (спасательныя шлюпки съ острыми носомъ и кормой),

е) парусинки—(складныя, парусиновыя на деревянной основѣ).

Паровые и моторные катера—двигаются гребнымъ винтомъ, приводимымъ въ дѣйствіе паровой машиной или моторомъ, гребныя суда—при помощи веселъ и парусовъ.

Шлюпки бываютъ желѣзныя и деревянныя.

Весла бываютъ: вальковыя, безвальковыя, распашныя и гребки; части весла называются: рукоять, валекъ, веретено и лопасть.

Мачты и все приспособленіе для движенія шлюпки подъ парусами называются *рангоутъ*.

Каждый человѣкъ гребетъ всегда однимъ весломъ. При распашныхъ веслахъ гребецъ, сидя на правой сторонѣ шлюпки, гребетъ лѣвымъ весломъ.

Когда корабль въ ходу, шлюпки или помѣщаются на верхней палубѣ, гдѣ ставятся на ростры на блокахъ, или подвѣшиваются къ особымъ поворотнымъ кранамъ, называемымъ *шлюпбалками*. Когда шлюпки спущены на воду, то они находятся (привязываются) *„на шкентелѣ“* (тросы съ узлами, прикрѣпленные къ горизонтальнымъ бревнамъ, выходящимъ за бортъ и называемымъ *выстрѣлами*), или *„на бакштовѣ“* (т.-е. привязаны къ тросамъ, выпущеннымъ за корму).

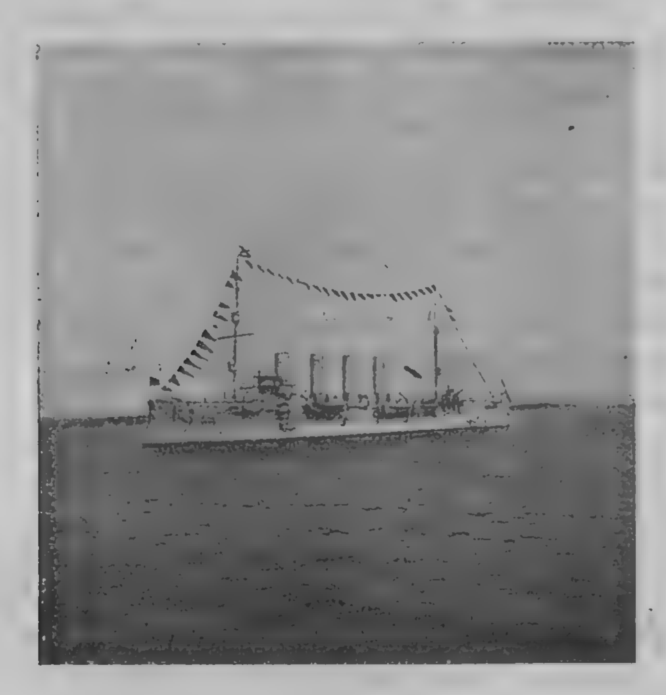
VII. Флаги.

Флаги раздѣляются на штандарты, флаги ВЫСОЧАЙШИХЪ Особъ, военный флагъ и гюйсъ, флаги: кораблей, адмиральскіе и должностныхъ лицъ, брейдъ-вымпела и вымпелы.

Штандарты (желтые) съ гербомъ имѣются у ИХЪ ВЕЛИЧЕСТВЪ и имъ полагается салютъ въ 31 выстрѣлъ. *Флаги ВЫСОЧАЙШИХЪ Особъ* различные: Наслѣдника, Цесаревны, Великихъ Князей, Великихъ Княгинь и Великихъ Княженъ, Высочайшихъ Особъ занимающихъ должности Генералъ-Адмирала, Намѣстника и Главнокомандующаго. Всѣмъ этимъ флагамъ полагаются салюты: флагу Наслѣдника и Цесаревны въ 25, а остальнымъ въ 21 выстрѣлъ.

Русскій военный флагъ—(бѣлый флагъ съ синимъ Андреевскимъ крестомъ) почитается какъ знамя въ полку, когда онъ поднятъ. Его носятъ всѣ военные корабли, состоящіе подъ командой морского офицера. Онъ поднимается на гафелѣ въ ходу, или кормовомъ флагштокѣ на якорѣ и носится кораблями, находящимися въ кампаніи и въ вооруженномъ резервѣ, ежедневно отъ 8 часовъ утра до захода солнца. Прочими кораблями онъ поднимается лишь по

воскреснымъ и высокоторжественнымъ днямъ. Отъ захода солнца до 8 часовъ утра флагъ поднимается лишь въ нѣкоторыхъ случаяхъ, а именно: 1) при выходѣ съ рейда или входѣ въ него, если на рейдѣ есть крѣпость или стоятъ военные корабли, 2) стоя на рейдѣ при приходѣ и уходѣ другого военнаго корабля, и 3) при встрѣчѣ въ морѣ съ кораблемъ подъ флагомъ, причемъ въ темнотѣ вмѣсто флаговъ поднимаются гафельные огни (бѣлый и красный).



Крейсеръ „Громобой".
Крейсеръ расцвѣченъ флагами; на фокъ-мачтѣ поднятъ контръ-адмиральскій флагъ.

Кораблямъ 1 и 2 ранга вооруженныхъ артиллеріей и являющіяся плавучими крѣпостями присвоенъ еще *гюйсъ*—красный флагъ съ синимъ Андреевскимъ крестомъ, окаймленнымъ бѣлыми полосами и съ бѣлымъ прямымъ поперечнымъ крестомъ; это тотъ же флагъ, что поднимается на крѣпости; носится онъ на носовомъ флагштокѣ во время якорной стоянки отъ 8 часовъ утра до захода солнца. Гюйсъ поднимается также на мачтѣ корабля, на которомъ происходитъ засѣданіе суда особой комиссіи, и подъемъ его въ этомъ случаѣ сопровождается пушечнымъ выстрѣломъ.

Флаги должностныхъ лицъ (какъ то морского министра, начальника эскадры, пословъ и т. п.), такъ и *корабельные флаги* (лоцманскій, брандвахтенный, транспортныхъ судовъ, и т. п.) имѣютъ различные разновидности; для комерческихъ судовъ установленъ русскій національный флагъ.

Адмиральскіе флаги бываютъ трехъ видовъ: 1) адмирала—подобенъ военному флагу и поднимается на гротъ-мачтѣ, 2) вице-адмирала—такой же, но съ синей полосой внизу; поднимается на фокъ-мачтѣ, 3) контръ-адмирала—такой же, но съ красной полосой внизу; поднимается на фокъ-мачтѣ, а на трехмачтовыхъ корабляхъ на бизань-мачтѣ. Эти флаги остаются поднятыми какъ днемъ, такъ и ночью; флагманскій корабль имѣетъ еще фонарь на гротъ-мачтѣ съ освѣщеніемъ назадъ. Флагамъ должностныхъ лицъ и адмиральскимъ полагаются въ опредѣленныхъ случаяхъ салютъ.

Брейдъ-вымпелами называются длинные узкіе остроконечные флаги, присвоенные Высочайшимъ Особамъ и нѣкоторымъ начальствующимъ лицамъ.

Кромѣ этихъ брейдъ-вымпеловъ имѣются еще слѣдующіе: 1) штабъ-офицера, командующаго отдѣльнымъ отрядомъ, 2) командировъ дивизіоновъ миноносцевъ, 3) старшаго на рейдѣ (поднимается при одновременной стоянкѣ на рейдѣ нѣсколькихъ флагмановъ того же чина подъ адмиральскимъ флагомъ, а при отсутствіи флагмана на фокъ-мачтѣ или бизань-мачтѣ (если первой нѣтъ) старшаго командира).

Брейдъ-вымпеламъ салютовъ не производится, кромѣ брейдъ-вымпела штабъ-офицера, командующаго отрядомъ, который пользуется правами адмиральскаго флага.

Вымпелами называются длинные и весьма узкіе флаги, которые носятъ всѣ корабли военнаго флота постоянно въ теченіе всей кампаніи. Подъемъ ихъ на кораблѣ означаетъ начало плаванія (кампаніи).

Кромѣ перечисленныхъ флаговъ на корабляхъ имѣются флаги для сигнализацій разныхъ цвѣтовъ и видовъ. По высокоторжественнымъ днямъ этими флагами расцвѣчиваются корабли.

Глава V.

Организація службы на корабляхъ.

Организація команды на кораблѣ.

Боевыми подраздѣленіями команды являются *вахты*. Команда (нижніе чины) всякаго корабля дѣлятся на двѣ вахты; 1-я вахта помѣщается на правой сторонѣ корабля, а 2-я—на лѣвой. Каждая вахта дѣлится на два отдѣленія.

Хозяйственно - административными подраздѣленіями команды являются *роты*. Въ зависимости отъ числа людей на кораблѣ роту составляютъ всѣ нижніе чины, нижніе чины одной вахты или одного отдѣленія. Такимъ образомъ число ротъ на кораблѣ находится въ зависимости отъ величины команды и утверждается табелью комплектацій каждаго корабля.

Вахтенная (дежурная) служба.

Организація службы чиновъ очереднаго наряда существенно разнится отъ организаціи, существующей въ сухопутныхъ войскахъ.

На кораблѣ сутки разбиваются для несенія дежурной (вахтенной) службы офицерами на *пять* или на *шесть* промежутковъ: а) 1) отъ 8 утра до 1 ч. дня, 2) отъ 1 ч. дня до 7 ч. вечера, 3) отъ 7 ч. вечера до 12 ч. ночи, 4) отъ 12 ч. ночи до 4 ч. утра, 5) отъ 4 ч. утра до 8 ч. утра; или: б) 1) отъ 8 ч. утра до 1 ч. дня, 2) отъ 1 ч. дня до 4 ч. дня, 3) отъ 4 ч. дня до 8 ч. вечера, 4) отъ 8 ч. веч. до 12 ч. ночи, 5) отъ 12 ч. ночи до 4 ч. утра и 6) отъ 4 ч. утра до 8 ч. утра; въ первомъ случаѣ ежедневно несутъ службу 4 офицера, а во второмъ 5.

Для несенія же вахтенной службы нижними чинами сутки разбиваются на *пять* промежутковъ: 1) отъ 8 утра до 12 ч. дня, 2) отъ 12 дня до 6 веч., 3) отъ 6 веч. до 12 ночи, 4) отъ 12 ночи до 4 утра и 5) отъ 4 утра до 8 утра; дѣленіе дня на пять промежутковъ сдѣлано для несенія службы по очереди каждымъ изъ 4 отдѣленій съ тѣмъ, чтобы ежедневно (разъ въ четыре дня) каждому отдѣленію приходилось бы стоять вахту (нести службу) въ различное время дня.

Въ каждый промежутокъ заступаетъ на службу очередной офицеръ, несущій въ это время званіе *вахтеннаго начальника*; въ помощь ему—офицеръ или корабельный гардемаринъ, несущій званіе *вахтеннаго офицера* или корабельнаго гардемарина, и очередное отдѣленіе команды, которое въ этотъ промежутокъ выставляетъ всѣхъ необходимыхъ дневальныхъ, разсыльныхъ, рабочихъ и т. п. Офицеры и отдѣленія, смѣнившіеся съ вахты, во время слѣдующей за ними вахты несутъ названіе *подвахтенныхъ* и въ это время не могутъ съѣзжать съ корабля.

Примѣчаніе: названія „вахтенный начальникъ“ и „вахта“ имѣютъ въ настоящее время двоякое значеніе. „Вахтенный начальникъ“ по одному значенію—это постоянное званіе опредѣленныхъ офицеровъ; по другому значенію — это дежурный офицеръ; двоякое значеніе этого званія произошло отъ того, что раньше офицерами-спеціалистами были офицеры спеціальныхъ корпусовъ (штурманскаго, артиллер.), флотскіе же офицеры всѣ дѣлились на несущихъ вахту (вахтенныхъ начальниковъ) и ихъ помощниковъ (вахтен. офицеровъ); теперь же, когда спеціалистами стали флотскіе офицеры, они тоже привлекаются къ вахтенной службѣ. Слово „вахта“ въ одномъ значеніи—это половина команды корабля, въ другомъ—это продолжительность дежурства очередного отдѣленія.

Караульная служба.

На судахъ 1 и 2 ранга назначаются караулы. Для несенія караульной службы руководствуются „Уставомъ о караулахъ на военныхъ судахъ“, 1903 г., причемъ общія правила службы почти тождественны съ правилами Гарни-

зоннаго Устава арміи; имѣются однако и крупныя отступленія въ обязанностяхъ часовыхъ, которые въ нѣкоторыхъ случаяхъ обязаны покинуть постъ безъ разводящаго. Весь караулъ можетъ спать. Караулы выставляютъ слѣдующіе посты: 1) у флага на кормѣ, 2) на бакѣ, 3) у денежнаго ящика, 4) у карцера, 5) у входныхъ траповъ. При слѣдованіи подъ парами всѣ часовые съ верхней палубы снимаются.

Караулъ.

Смѣна караула происходитъ въ 7 час. 30 мин. вечера. Для отданія чести караулъ строится на верхней палубѣ на шканцахъ. Выстраивается караулъ для отдачи чести отъ подъема до спуска флага всѣмъ тѣмъ, кому и караулы на сушѣ, а кромѣ того: 1) при проходѣ мимо русскихъ и иностранныхъ кораблей первыхъ двухъ ранговъ, 2) всѣмъ состоящимъ на службѣ русскимъ и иностраннымъ адмираламъ и генераламъ, 3) русскимъ и иностраннымъ посламъ и посланникамъ, когда они въ присвоенной имъ формѣ, 4) начальнику штаба и флагъ-капитану флота и эскадры, 5) эки-

пажнымъ командирамъ и командирамъ русскихъ и иностранныхъ кораблей первыхъ двухъ ранговъ и 6) своему старшему офицеру.

Честь отдается при прiѣздѣ и отъѣздѣ съ корабля и при проходѣ мимо въ разстоянiи не болѣе 1 кабельтова (кромѣ лицъ, упомянутыхъ въ п.п. 3, 4, 5 и 6). Во время авральныхъ работъ, ученiй, смѣны всего караула новымъ, а также въ дождливую и ненастную погоду и при морозѣ болѣе 5⁰ караулы не вызываются.

О почестяхъ.

Почести, возцаваемые па корабляхъ, состоятъ изъ: 1) орудiйныхъ салютовъ, 2) вызововъ команды, 3) вызововъ карауловъ, 4) вызововъ фалрепныхъ и 5) салютованiя флагомъ.

Орудiйные салюты производятся ВЫСОЧАЙШИМЪ Особамъ и Ихъ штандартамъ и флагамъ, флагманамъ [1]), Военному и Морскому Министру, Фельдмаршаламъ, посламъ, иностраннымъ флагманамъ, крѣпостямъ и т. д. Въ Морскомъ Уставѣ точно разработанно, въ какихъ случаяхъ надо производить салютъ, изъ сколькихъ выстрѣловъ и проч.

Вызовъ офицеровъ и команды съ постановкой во фронтъ дѣлается ВЫСОЧАЙШИМЪ Особамъ какъ при посѣщенiи корабля, такъ и при прохожденiи мимо корабля, а также при прiѣздѣ на корабль и отъѣздѣ флагмановъ и адмираловъ для производства офицiальнаго смотра.

Всѣмъ же флагманамъ и лицамъ адмиральскихъ чиновъ и генеральскихъ чиновъ Морского вѣдомства, при посѣщенiи ими корабля не для смотра, во фронтъ становятся только люди свободные отъ работы, а отъ обѣда и отдыха вызовъ команды не производится; кромѣ того эти же почести отдаются флагманамъ, проходящимъ мимо кораблей при отходѣ съ рейда въ море и при выходѣ обратно.

---

[1]) Флагманами называются адмиралы, командующiе флотомъ или частью флота. Раньше это было оффицiальное званiе этихъ лицъ („старшiй флагманъ“, „младшiй флагманъ“); теперь-же адмиралы, имѣющiя командныя должности во флотѣ, именуются точно по должности („начальникъ дивизiи“ „начальникъ бригады“ и т. д.).

Вызовъ караула производится лицамъ, указаннымъ выше.

Вызовъ фалрепныхъ: фалрепные назначаются на сутки для встрѣчи у траповъ пріѣзжающихъ и отъѣзжающихъ съ корабля офицеровъ и пользующихся ихъ правами.

ИХЪ ВЕЛИЧЕСТВАМЪ фалрепными ставятся офицеры. Къ трапамъ фалрепные ставятся: по два на палубѣ у входа и по два на площадкѣ трапа. Полное число фалрепныхъ ставится лицамъ, которымъ караулы отдаютъ честь. Остальнымъ лицамъ ставятъ только двухъ верхнихъ фалрепныхъ.

Салютованіе флагами есть отвѣтное привѣтствіе комерческимъ судамъ послѣ ихъ привѣтствія такимъ же способомъ.

Глава VI.

Личный составъ кораблей.

I. Офицеры.

а. Командиръ.

Во главѣ корабля стоитъ командиръ. Какъ гласитъ ст. 274 Морского Устава „Командиру корабля ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЕЛИЧЕСТВА ввѣряется охраненіе чести русскаго флага. Всѣ служащіе на кораблѣ вполнѣ подчинены командиру, который въ своихъ дѣйствіяхъ и распоряженіяхъ руководствуется закономъ и предписаніемъ начальства и требуетъ того же отъ своихъ подчиненныхъ, неослабно поддерживая на кораблѣ строгую военную дисциплину. Онъ обязанъ содержать постоянно корабль и команду въ совершенной исправности, прилагая всемѣрно стараніе продлить срокъ службы корабля и механизма и усовершенствовать команду въ морскомъ военномъ дѣлѣ“. Во время нахожденія корабля въ ходу командиръ опредѣляетъ курсъ (направленіе движенія) корабля и отвѣчаетъ за безопасность его; никто безъ его разрѣшенія не имѣетъ права измѣнять назначенный имъ курсъ, кромѣ вахтеннаго начальника въ самыхъ исключительныхъ случаяхъ (какъ напримѣръ при неизбѣжномъ столкновеніи).

Командиръ долженъ отлучаться съ корабля какъ можно рѣже; отлучаясь онъ передаетъ командованіе старшему офицеру и ни подъ какимъ видомъ не оставляетъ корабля вмѣстѣ съ нимъ; если корабль находится въ составѣ эскадры, командиръ не имѣетъ права ночевать на берегу безъ разрѣшенія флагмана.

Что бы болѣе рельефно выдѣлить власть командира на кораблѣ онъ совершенно изолированъ отъ офицеровъ; а

именно столъ онъ имѣетъ отдѣльно отъ каютъ-компаніи и можетъ находиться въ каютъ-кампаніи лишь по приглашенію офицеровъ; при входѣ командира на шканцы всѣ находящіеся тамъ, кромѣ старшаго офицера и вахтеннаго начальника, переходятъ на лѣвую сторону шканцевъ.

б. Старшій офицеръ.

Старшій офицеръ есть главный помощникъ командира по командыванію кораблемъ. Ему подчинены всѣ служащіе на кораблѣ и онъ является предсѣдателемъ офицерской каютъ-компаніи.

Обязанности старшаго офицера весьма обширны; онъ отвѣчаетъ за наружный видъ корабля, наблюдаетъ за чистотой и порядкомъ какъ внутри, такъ и снаружи его, за исправностью вооруженія, шлюпокъ, надежнымъ укрѣпленіемъ якорей и т. п. Онъ составляетъ и повѣряетъ расписаніе команды, ведетъ нарядъ офицеровъ, командуетъ всѣми авральными (общими) работами; наблюдаетъ за обученіемъ команды, за мѣрами предосторожности при нагрузкахъ пороха, артиллерійскихъ снарядовъ, угля и т. д.

в. Офицеры.

Офицеры корабля раздѣляются на флотскихъ офицеровъ и инженеръ-механиковъ. Въ смыслѣ замѣщенія должностей командира и старшаго офицера въ случаѣ ихъ отсутствіи или болѣзни (въ бою въ случаѣ выбытія) всѣ флотскіе офицеры имѣютъ преимущество передъ инженеръ-механиками, независимо отъ чиновъ, такъ какъ подготовка вторыхъ носитъ довольно узко-спеціальный характеръ.

1. Флотскіе офицеры.

Всѣ флотскіе офицеры на кораблѣ несутъ рядъ обязанностей по общей корабельной службѣ и по спеціальности. Часть офицеровъ называется офицерами-спеціалистами [1]).

---

[1]) Водолазными и офицерами подводнаго плаванія могутъ быть и инженеръ-механики.

Офицеры-спеціалисты.

Таковыми являются штурманскіе, артиллерійскіе, минные, водолазные офицеры и офицеры подводнаго плаванія. Ранѣе штурманскіе и артиллерійскіе офицеры были особой подготовки, носили спеціальную форму и составляли особые корпуса [1]).

Въ настоящее же время на эти должности назначаются флотскіе офицеры, изъ кончившихъ спеціальные классы. Офицеры спеціалисты назначаются наравнѣ съ прочими офицерами къ несенію общей корабельной службы и вахты (дежурствъ), но отъ командира зависитъ отступать отъ этого правила.

Штурманскіе офицеры вѣдаютъ кораблевожденіемъ и путесчисленіемъ. Они опредѣляютъ девіацію компасовъ [2]), ведутъ метереологическій и вахтенный журналъ. Въ ихъ вѣдѣніи находятся карты, астрономическіе и физическіе инструменты, книги, зрительныя трубы, компасы, хронометры, магниты и т. п. Они ведутъ наблюденіе за исправнымъ состояніемъ руля и другихъ приспособленій для управленія ходомъ корабля. Если ихъ нѣсколько, то одинъ изъ нихъ является старшимъ и непосредственнымъ помощникомъ командира по кораблевожденію и путесчисленію; онъ долженъ предварять командира о каждой опасности, находящейся на пути корабля и поблизости его.

Артиллерійскіе офицеры. Каждый флотскій офицеръ долженъ быть знакомъ съ дѣйствіями артиллеріи, такъ какъ главное назначеніе военныхъ кораблей—веденіе артиллерійскаго боя. Для завѣдыванія же артиллерійской частью на кораблѣ (орудіями и всѣми принадлежностями ихъ), а также якорными канатами, электрическими и другими приспособленіями для дѣйствія артиллеріи, а также руководствомъ всѣми артиллерійскими занятіями и подготовительной практикой стрѣльбы, назначаются спеціальные артиллерійскіе офицеры; если ихъ нѣсколько, то старшій изъ нихъ есть ближайшій помощникъ командира по управленію артилле-

---

[1]) Часть ихъ еще осталась.
[2]) Смотр. главу VII.

ріей, по боевой подготовкѣ личнаго состава артиллерійской спеціальности и по содержанію въ исправности матеріальной части артиллеріи. Въ бою они руководятъ огнемъ корабля.

Минные офицеры завѣдуютъ минной частью на корабляхъ, т. е. всѣми минными устройствами, минами и принадлежностями ихъ, а также всѣми вообще электрическими приспособленіями не находящимися въ вѣдѣніи другихъ спеціалистовъ, главнымъ образомъ освѣщеніемъ корабля. Они руководятъ занятіями по минной части, а въ бою минной стрѣльбой.

Водолазный офицеръ завѣдуетъ водолазной частью на кораблѣ.

Офицеры подводнаго плаванія обучаются спеціально для плаванія на подводныхъ лодкахъ.

Общія обязанности офицеровъ.

Остальные офицеры являются завѣдывающими командою (ротными командирами и младшими офицерами) и командирами орудійныхъ плутонговъ. По этой послѣдней должности они являются отвѣтственными помощниками старшаго артиллерійскаго офицера по управленію огнемъ, по содержанію въ исправности артиллеріи и по боевой подготовкѣ личнаго состава своего плутонга; плутонговый командиръ долженъ въ совершенствѣ знать матеріальную часть своего плутонга, таблицы стрѣльбы и умѣть управлять прицѣломъ и цѣликомъ во всѣхъ условіяхъ боя. Кромѣ того офицеры имѣютъ обязанности по завѣдыванію какой либо частью корабля, шлюпкой и т. п. и исполнять другія назначенія, возлагаемыя на нихъ командиромъ.

Одинъ изъ флотскихъ офицеровъ назначается ревизоромъ.

Ревизоромъ называется офицеръ, соединяющій въ себѣ должности адъютанта, начальника хозяйственной части и казначея сухопутныхъ войскъ.

Онъ вѣдаетъ: 1) всѣмъ письмоводствомъ на кораблѣ какъ по строевой, такъ и по хозяйственной части, 2) всѣми частями судового хозяйства, 3) всѣми денежными капита-

лами въ качествѣ казначея, 4) вещами и матеріалами корабля. Ему подчинены содержатели. Ревизоръ назначается также и къ несенію вахтенной и общей корабельной службы наравнѣ съ прочими офицерами, но по усмотрѣнію командира можетъ быть освобожденъ отъ вахты на время, необходимое по своей непосредственной обязанности.

2. Инженеръ-механики.

Одинъ изъ инженеръ-механиковъ является старшимъ механикомъ корабля.

Старшій механикъ завѣдуетъ управленіемъ паровыми механизмами корабля и отвѣчаетъ за исправность и сохранность всѣхъ частей его. Онъ вѣдаетъ также всѣми механическими приспособленіями на кораблѣ. Онъ принимаетъ мѣры, чтобы работа по изготовленію машинъ къ дѣйствію была окончена въ назначенное время; при разводкѣ и прекращеніи паровъ, при усиленномъ ходѣ и вообще при всѣхъ важныхъ работахъ онъ лично управляетъ машиною, распоряжаясь всей машинной командой. Въ остальное время въ машинномъ отдѣленіи остается очередной (вахтенный) механикъ и очередная вахта машинистовъ и кочегаровъ. Во время стоянки на якорѣ механики несутъ суточное дежурство; во время же нахожденія корабля подъ парами стоятъ на вахтѣ опредѣленное число часовъ.

Остальные механики несутъ обязанности трюмнаго, водолазнаго и миннаго механика. Трюмный механикъ назначается въ помощь старшему механику для надзора за устройствомъ непотопляемости и водоотливными средствами. Минный механикъ въ техническомъ отношеніи подчиненъ какъ старшему механику, такъ и офицерамъ спеціалистамъ, но несетъ вмѣстѣ съ тѣмъ вахтенную службу въ машинѣ. На инженеръ-механиковъ возлагаются и нѣкоторые наряды по общей корабельной службѣ.

Прохожденіе службы офицерами.

Офицеры флота и морского вѣдомства раздѣляются на офицеровъ флота и спеціальныхъ корпусовъ.

1. Флотскіе офицеры.

Составъ флотскихъ офицеровъ комплектуется изъ кончившихъ Морской корпусъ и изъ юнкеровъ флота (вольноопредѣляющихся), выдержавшихъ офицерскій экзаменъ. По дѣйствующему сейчасъ временному положенію, до производства въ офицеры какъ гардемарины Морского корпуса, такъ и юнкера флота, должны прослужить нѣкоторое время въ званіи *корабельныхъ гардемариновъ*. Въ это время они несутъ офицерскія обязанности подъ наблюденіемъ офицеровъ, а также практикуются и въ такихъ обязанностяхъ, которыя несутся унтеръ-офицерами.

Первымъ офицерскимъ чиномъ является чинъ *мичмана*. Надо имѣть въ виду, что мичманы хотя и носятъ на погонахъ двѣ звѣздочки, но принадлежатъ къ X классу, т. е. равноправны не съ подпоручиками арміи, а съ поручиками арміи или подпоручиками гвардіи.

Чины флотскихъ офицеровъ слѣдующіе:

Адмиральскіе — Генералъ-Адмиралъ, адмиралъ, вице-адмиралъ и контръ-адмиралъ (или генеральскіе, какъ и въ сухопутныхъ войскахъ).

Штабъ-офицерскіе — капитанъ 1 ранга (полковникъ) и капитанъ 2 ранга (подполковникъ).

Оберъ-офицерскіе — старшій лейтенантъ (VIII класса, погоны, какъ у капитана), лейтенантъ (IX класса, погоны, какъ у поручика) и мичманъ (X кл.).

Офицеры флота числятся *въ составѣ флота* (строевомъ и береговомъ) или *по флоту*. Изъ числа первыхъ офицеры *строевого состава* несутъ службу *на судахъ*, а *берегового* состава *на берегу* [1]). Общее число офицеровъ всякаго чина во флотѣ опредѣляется Адмиралтействъ-Совѣтомъ. Для производства въ слѣдующій чинъ полагается: 1) открытіе вакансіи въ штатномъ числѣ офицеровъ соотвѣтствующаго чина, 2) выслуга установленнаго числа лѣтъ и выполненіе требуемыхъ условій, 3) удостоеніе начальства. Такъ для производства изъ мичмановъ въ лейтенанты требуется: 1) выслуга въ чинѣ мичмана не менѣе 3 лѣтъ,

---

[1]) Въ морскомъ вѣдомствѣ служатъ еще офицеры, числящіеся по адмиралтейству.

2) плаванiе въ теченiе этихъ 3 лѣтъ на боевыхъ судахъ, исполняя по очереди обязанности по штурманской, минной, артиллерiйской и механической частямъ, а также плаванiе на миноносцахъ, 3) представленiе ежегодно письменнаго отчета о своихъ занятiяхъ и выдержанiе экзамена и 4) одобренiе общаго собранiя флагмановъ и капитановъ (условiя изложенныя въ п. п. 2 и 3 пока еще фактически не примѣняются). Но кромѣ того требуется еще, чтобы въ общемъ для всего флота опредѣленномъ числѣ лейтенантовъ были бы вакансiи.

Подобно изложенному идетъ производство и въ чинъ старшаго лейтенанта, причемъ для этого требуется выслуга не менѣе 5 лѣтъ въ чинѣ лейтенанта. Каждому дальнѣйшему производству предваряется выборъ представляемыхъ кандидатами въ должность, связанную съ извѣстнымъ чиномъ, при чемъ выслуга лѣтъ не играетъ значенiя.

Кромѣ производства въ лейтенанты и старшiе лейтенанты по линiи существуетъ еще производство *за отличiе.* Представляемый къ такому производству можетъ значительно опередить своихъ товарищей и сверстниковъ.

Офицеры *берегового состава флота, т. е. несущiе постоянную службу на берегу,* производятся до капитана 1-го ранга за выслугу опредѣленнаго числа лѣтъ въ каждомъ чинѣ, но не ранѣе своихъ товарищей, числящихся въ судовомъ составѣ. Въ адмиральскiе чины они не производятся, но занимающiе высшiя классныя должности могутъ быть производимы въ генеральскiе чины.

По флоту зачисляются: 1) штабъ-офицеры, внесенные въ аттестацiонные списки, но въ теченiи 5 лѣтъ не выбранные въ кандидаты на слѣдующую высшую должность, 2) всѣ флотскiе чины берегового состава, не занимающiе должностей въ морскомъ вѣдомствѣ въ теченiи 3-хъ лѣтъ, 3) флотскiе чины, уволенные для службы въ Добровольный флотъ и постороннiя вѣдомства.

Производиться въ слѣдующiе чины они не могутъ, но могутъ получить чинъ при увольненiи въ отставку.

Офицеры флота носятъ золотой приборъ; просвѣты на погонахъ: у офицеровъ Гвардейскаго экипажа—красный, у штатнаго состава Морского корпуса—бѣлый, у остальныхъ—черный.

2. Спеціальные корпуса.

Спеціальные корпуса Морского вѣдомства слѣдующіе: 1) корпуса корабельныхъ инженеровъ и инженеръ-механиковъ флота, 2) корпуса флотскихъ штурмановъ и морской артиллеріи, 3) числящіеся по адмиралтейству, 4) военно-морское судебное вѣдомство, 5) инженеры и техники морской строительной части, 6) медицинскіе и фармацевтическіе чины.

Инженеръ-механики флота и корабельные инженеры выпускаются преимущественно изъ Морского Инженернаго училища ИМПЕРАТОРА НИКОЛАЯ I. Они носятъ серебряный приборъ, а фуражки съ околышемъ чернаго бархата; просвѣтъ на погонахъ красный; корабельные инженеры имѣютъ на обшлагахъ мундировъ и сюртуковъ красные канты, каковыхъ инженеры-механики не имѣютъ. Сабли корабельнымъ инженерамъ не присвоены.

Корпуса флотскихъ штурмановъ [1]) и морской артиллеріи [2]) рѣшено упразднить и они болѣе не пополняются офицерами.

По адмиралтейству числятся большею частью офицеры, перешедшіе изъ военно-сухопутнаго вѣдомства на береговыя должности морского вѣдомства, а также произведенные изъ нижнихъ чиновъ [3]). Они носятъ форму схожую съ флотской, но съ серебрянымъ приборомъ; погоны имѣютъ съ краснымъ просвѣтомъ. Произведенные изъ нижнихъ чиновъ имѣютъ погоны съ чернымъ просвѣтомъ.

Офицеры военно-морского судебнаго вѣдомства носятъ форму схожую съ офицерами по адмиралтейству, но съ малиновыми кантами.

Въ виду того, что на корабляхъ изъ перечисленныхъ выше офицеровъ плаваютъ почти исключительно инженеръ-механики, остановимся болѣе подробно на нихъ.

Чины они имѣютъ тѣ же, что офицеры сухопутной арміи. Комплектуются они изъ кончившихъ Морское Инже-

---

[1]) Приборъ серебряный, погоны съ чернымъ просвѣтомъ, околышъ чернаго бархата.

[2]) Приборъ золотой, погоны съ чернымъ просвѣтомъ, околышъ чернаго бархата.

[3]) По адмиралтейству зачисляются также лица берегового состава флота при производствѣ въ генералы. Они носятъ золотой приборъ, но безъ орловъ на погонахъ.

нерное училище ИМПЕРАТОРА НИКОЛАЯ I и изъ юнкеровъ флота (вольноопредѣляющихся) по механической части по выдержанію экзамена. Какъ и флотскіе офицеры, они, согласно временного положенія, начинають службу въ качествѣ корабельныхъ гардемариновъ.

Производство въ слѣдующіе чины инженеръ-механиковъ совершается примѣнительно къ производству флотскихъ офицеровъ, т. е. требуется: 1) выслуга лѣтъ и выполненіе условій, 2) удостоеніе начальства и 3) наличіе вакансій. Подпоручики могутъ быть производимы въ поручики, по выслугѣ въ чинѣ не менѣе 2 лѣтъ. Въ штабсъ-капитаны и капитаны производятся по выслугѣ въ каждомъ чинѣ не менѣе 4-хъ лѣтъ. На корабляхъ инженеръ-механики могутъ получать чины не выше полковника.

Предѣльный возрастъ.

Всѣ адмиралы и офицеры могутъ оставаться на дѣйствительной службѣ до достиженія установленнаго для каждаго чина предѣльнаго возраста.

Предѣльный возрастъ слѣдующій:

для мичмана—10 лѣтъ пребываніе въ чинѣ, для лейтенанта и старшаго лейтенанта—47 лѣтъ отъ роду, для капитана 2-го ранга—51 годъ, для капитана 1-го ранга—55 лѣтъ, для контръ-адмирала—60 лѣтъ, для вице-адмирала—65 лѣтъ, для адмирала—70 лѣтъ.

Для инженеръ-механиковъ и офицеровъ другихъ корпусовъ также установленъ предѣльный возрастъ.

Подготовка спеціалистовъ.

Офицеры флота могутъ проходить по желанію: курсъ Николаевской Морской Академіи, спеціальные классы: артиллерійскій, минный, при учебномъ отрядѣ подводнаго плаванія,при водолазной школѣ и штурманскій.

Академія состоитъ изъ 4 отдѣловъ: военно-морского, гидрографическаго, механическаго и кораблестроительнаго. Продолжительность пребыванія въ каждомъ — 2 года 7 мѣсяцевъ.

Военно-морской отдѣлъ имѣетъ 3 класса: младшій, старшій и дополнительный. Первые два предназначены для

распространенія высшихъ военно-морскихъ знаній среди офицеровъ флота, а дополнительный для подготовки офицеровъ къ несенію службы морского Генеральнаго Штаба.

Прочіе отдѣлы состоятъ изъ трехъ курсовъ. Пріемъ на военно-морской отдѣлъ производится ежегодно, а на остальные—черезъ каждые 3 года. Къ пріемному экзамену допускаются офицеры по прослуженіи не менѣе 4 лѣтъ въ офицерскихъ чинахъ, а вольнослушателями-штабъ-офицеры.

Пріемъ въ классы производится также по экзамену. Продолжительность классовъ около года. Окончаніе классовъ даетъ право на занятіе на корабляхъ должностей спеціалистовъ; окончившіе классы получаютъ особые нагрудные знаки (кромѣ штурмановъ).

Денежное содержаніе офицеровъ.

Денежное содержаніе офицеровъ и классныхъ чиновъ *строевого* состава флота состоитъ изъ слѣдующихъ видовъ: *1) жалованья, 2) столовыхъ денегъ* и *3) морского довольствія.*

Жалованье и столовыя деньги производятся въ теченіе всего времени состоянія въ должности, морское же довольствіе только во время плаванія (вѣрнѣе во время кампаніи). Жалованье дѣлится на три разряда: 1) для всѣхъ чиновъ Балтійскаго и Черноморскаго флотовъ и портовъ, 2) для всѣхъ чиновъ Каспійской флотиліи и портовъ, а также для чиновъ и слушателей Николаевской морской академіи, разнаго рода школъ, классовъ и т. п. 2) для чиновъ Сибирской флотиліи и портовъ Восточнаго Океана. Во время кампаній, связанныхъ съ полученіемъ морского довольствія, оклады жалованія уменьшенныя. При нахожденіи въ *вооруженномъ резервѣ* (по окончаніи кампаніи, если офицеры и команда остаются на корабляхъ) офицеры получаютъ половину морского довольствія и жалованье по береговому окладу.

Изъ нижеслѣдующихъ таблицъ видны размѣры мѣсячнаго жалованья по 1 разряду, столовыхъ денегъ и морского довольствія, причемъ оклады показаны за вычетами. Размѣры жалованья по 2 и 3 разряду увеличенные. Въ приведенныхъ окладахъ столовыхъ и морского довольствія указаны не всѣ должности, а лишь нѣкоторыя.

Таблица № 1.

Мѣсячные оклады жалованья по 1-му разряду.

ЧИНЫ.	Для неполучающихъ морского довольствія. (Береговой окладъ).		Для получающихъ морское довольствіе.
	Р.	К.	Рубли.
Адмиралъ и генералъ	300	—	294
Вице-адмиралъ и генералъ-лейт. . .	250	—	219
Контръ-адмиралъ и генералъ-маіоръ	191	66	165
Капитанъ I ранга и полковникъ . .	141	66	90
Капитанъ 2 ранга и подполковникъ .	123	33	75
Старшій лейтенантъ и капитанъ . .	100	—	57
Лейтенантъ и штабсъ-капитанъ . .	81	66	48
Мичманъ и поручикъ	76	66	42
Подпоручикъ	71	66	39

Таблица № 2.

Оклады столовыхъ денегъ.

ДОЛЖНОСТИ.	Мѣсячные оклады.		
	Для неполучающихъ морского довольствія.	Для получающихъ морское довольствіе.	
	Рубли.	Рубли.	Коп.
Командиры судовъ 1-го ранга	175	166	—
„ „ 2-го „	130	116	—
„ подводныхъ лодокъ . . .	75	91	—
„ судовъ 3-го ранга	60	60	75
Старшіе офицеры судовъ 1-го ранга .	60	60	75
„ механики „ „ „ .	60	60	75
„ офицеры „ 2-го „ . .	50	45	—
„ механики „ „ „ .	50	45	—
Штурманскіе, артиллерійскіе и минные офицеры 1-го разряда . . .	50	45	—
Тѣ-же офицеры 2-го разряда.	35	35	—
Водолазные офицеры на судахъ 1-го ранга	35	35	—
Ревизоры на судахъ: 1-го ранга . . .	35	35	—
„ „ 2-го „ . . .	30	30	50
Ротные командиры.	30	30	50
Вахтенные механики	15	15	25

Примѣчанія. Лица, не получающія столовыхъ денегъ или получающія менѣе нижеприведенныхъ окладовъ, получаютъ во всѣхъ плаваніяхъ добавочныя:

1) Капитаны 1-го ранга и полковники, получающіе менѣе 45 р. 50 к., — этотъ окладъ.

2) Прочіе штабъ-офицеры и капитаны корпусовъ, получающіе менѣе 30 р. 50 к.,—этотъ окладъ.

3) Оберъ-офицеры, получающіе менѣе 30 р. 50 к., — 15 р. 25 к.

Таблица № 3.

Мѣсячные оклады морского довольствія.

	Во внутреннемъ плаваніи.	Въ заграничномъ плаваніи.
Командиры судовъ 1-го ранга	366	420
„ „ 2-го „	270	321
„ „ 3-го „	141	174
Старшіе офицеры на судахъ 1-го ранга	141	174
„ механики „ „ „	141	174
„ офицеры „ 2-го „	129	162
„ механики „ „ „	129	162
Штурманскіе, артиллер. и минные офицеры 1-го разряда	129	162
Тѣ же офицеры 2-го разряда и водолазные офицеры на судахъ 1-го разряда	99	120
Вахтенные начальники и ревизоры	87	105
Вахтенные офицеры	60	72

Таблица № 4.

Мѣсячные оклады содержанія офицеровъ, находящихся во внутреннемъ плаваніи.

	Жалованіе.	Столовыя.		Морской дов.	Общій.	
	Р.	К.	Р.	Рубли.	Р.	К.
Командиръ судна 1-го ранга въ чинѣ капитана 1-го ранга	90	166	—	366	622	—
Командиръ судна 2-го ранга въ чинѣ капитана 2-го ранга	75	116	—	270	461	—
Старшій офицеръ судна 1-го ранга въ чинѣ капитана 2-го ранга и старшій механикъ въ чинѣ подполковника	75	60	75	141	276	75
Старшій офицеръ судна 2-го ранга въ чинѣ старшаго лейтенанта и старшій механикъ въ чинѣ капитана	57	45	—	129	231	—
Штурманскіе, артиллерійскіе и минные офицеры 1-го разряда въ чинѣ лейтенанта	48	45	—	129	222	—
Они же 2-го разряда въ чинѣ лейтенанта	48	35	—	99	182	—
Вахтенные начальники (ротные командиры) въ чинѣ лейтенанта	48	30	50	87	165	50
Они же въ чинѣ мичмана	42	31	50	87	162	50
Ревизоръ на суднѣ 1-го разряда въ чинѣ лейтенанта	48	35	—	87	170	—
Вахтенные офицеры въ чинѣ мичмана	42	15	25	60	118	25

Жизнь офицеровъ на корабляхъ.

Офицеры получаютъ на кораблѣ каюты на одного, а за недостаткомъ ихъ—на нѣсколькихъ. Размѣщеніе офицеровъ по два въ одной каютѣ бываетъ весьма часто.

Для соединенія офицеровъ въ свободное отъ службы время на каждомъ кораблѣ существуетъ офицерская *каютъ-компанія* (собраніе). Первенствующимъ лицомъ въ каютъ-компаніи является старшій офицеръ, а въ его отсутствіи старшій изъ присутствующихъ. Всѣ офицеры и медицинскіе чиновники обязаны столоваться въ каютъ-компаніи. Священникъ тоже обѣдаетъ въ каютъ-компаніи и благословляетъ обѣдъ. Для завѣдыванія столомъ выбирается изъ среды офицеровъ содержатель (хозяинъ собранія) или нанимается буфетчикъ, за дѣйствіями котораго наблюдаетъ комиссія изъ трехъ офицеровъ.

Всѣ игры на деньги и въ карты на корабляхъ воспрещаются. Отлучаться съ корабля офицеры имѣютъ права лишь съ разрѣшенія командира или старшаго офицера и должны возвращаться въ назначенный срокъ. Для сообщенія съ берегомъ посылаются съ корабля очередныя шлюпки въ опредѣленное расписаніемъ время.

По воскреснымъ и праздничнымъ днямъ офицеры должны присутствовать въ „обыкновенной“ формѣ на Богослуженіи на кораблѣ.

II. Нижніе чины кондукторскихъ званій.

Званіе *кондуктора* флота до извѣстной степени схоже со званіемъ подпрапорщика сухопутныхъ войскъ, хотя кондукторы обладаютъ бо̀льшими правами.

Въ кондукторы производятся выразившіе желаніе остаться на сверхсрочной службѣ нижніе чины унтеръ-офицерскихъ званій, удостоенные начальствомъ. На каждомъ кораблѣ есть опредѣленное число кондукторскихъ вакансій. Производство въ кондукторы флота совершается приказами Морского Министра по выдержаніи соотвѣствующихъ испытаній.

Кондукторскія званія слѣдующія: 1) старшіе боцмана, 2) кондукторы: артиллерійскіе, минные, рулевые, сигнальные, машинные, минно-машинные, трюмные, кочегарные, телеграфные, гальванерные и электротехники, 3) старшіе содержатели и 4) старшіе фельдшера.

Старшіе боцмана и кондукторы: артиллерійскіе, минные, рулевые и сигнальные имѣютъ золотой приборъ, а остальные серебряный.

Старшій боцманъ есть старшій изъ всѣхъ чиновъ кондукторскаго званія на кораблѣ. Онъ состоитъ помощникомъ старшаго офицера по наблюденію за чистотой и порядкомъ на палубахъ и за наружной чистотой корабля. Всѣ нижніе чины корабля подчинены ему, какъ непосредственному начальнику. Онъ ведетъ списокъ всѣхъ нижнихъ чиновъ корабля, долженъ знать ихъ фамиліи, способности и познанія и наблюдать за ихъ поведеніемъ и исполненіемъ службы. Онъ разводитъ нижнихъ чиновъ по работамъ и слѣдитъ за исполненіемъ ихъ; приготовляетъ якоря къ отдачѣ; присутствуетъ при увольненіи нижнихъ чиновъ на берегъ и возвращеніи съ берега и т. д.

Должности анологичной съ должностью старшаго боцмана въ сухопутныхъ войскахъ не имѣется.

Кондукторы являются помощниками офицеровъ спеціалистовъ, каждый по своей спеціальности.

Старшими содержателями называются чины кондукторскихъ званій, вѣдающихъ какой либо частью корабельнаго хозяйства [1]). Старшіе содержатели имѣются: 1) продовольственной (комисаріатской) части (старшій баталеръ или комисаръ, если онъ чиновникъ), 2) минно-артиллерійскій, 3) шкиперъ (вѣдаетъ всѣмъ инвентаремъ корабля, не относящимся до спеціальностей), 4) машинный. Старшимъ содержателемъ медицинскаго имущества является старшій фельдшеръ.

При размѣщеніи кондукторовъ на кораблѣ имъ отводятся особыя каюты или помѣщенія, отдѣльные отъ нижнихъ чиновъ. На судахъ они имѣютъ особый столъ и отдѣльную каютъ-компанію (казенной пищи имъ не полагается). На берегу они имѣютъ право посѣщать театры

[1]) Старшими содержателями могутъ быть и чиновники.

(сидя въ креслахъ не ближе 7 ряда), городскіе и загородные увеселительныя заведенія и сады, ѣздить въ экипажахъ и въ трамваяхъ (конкѣ) сидя внутри вагоновъ.

Кондукторы получаютъ: 1) жалованье, 2) добавочное содержаніе и 3) морское довольствіе въ плаваніи въ слѣдующемъ размѣрѣ:

	Жалованье въ мѣсяцъ.		Добавочное содерж. въ мѣсяцъ.	Морское довольствіе въ мѣсяцъ.		
	1 разр.	2 разр.	Независимо отъ добавочнаго содержанія за выслугу лѣтъ.	Во внутреннемъ плаваніи	Въ заграничномъ плаваніи и на Д. Востокѣ.	
	Въ Балт. и Черном. флотахъ.	Въ Каспійск. флотиліи				
	Рубли.	Рубли.	Рубли.	Рубли.	Руб.	Коп.
Машиннымъ кондукторамъ, самостоятельно управляющимъ машинами. . .	30	40	15	45	54	
Прочимъ кондукторамъ	30	40	15	30	37	50

Къ указанному содержанію кондукторамъ прибавляется: по выслугѣ ими въ этомъ званіи *пяти* лѣтъ—120 рублей въ годъ, по выслугѣ 10-ти лѣтъ—240 руб., а по выслугѣ 15—360 р. Кромѣ того на обзаведеніе одеждой выдается единовременно 100 рублей, а для поддержанія ея по 50 р. въ годъ (казенной одежды не полагается). По выслугѣ 25-ти лѣтъ сверхсрочной службы они получаютъ пенсію въ 315 рублей въ годъ, а по выслугѣ 20 лѣтъ въ половинномъ размѣрѣ. Увольняемымъ по болѣзни пенсіи даются за 10 лѣтъ. Кромѣ того при увольненіи по прослуженію 10 лѣтъ въ званіи кондуктора они могутъ получать званіе личнаго почетнаго гражданина, а по прослуженіи 20-ти лѣтъ—потомственнаго почетнаго гражданина.

III. Команда.

Команда состоитъ изъ нижнихъ чиновъ унтеръ-офицерскихъ званій и матросовъ.

Унтеръ-офицеры.

Унтеръ-офицеры на кораблѣ имѣютъ званія по группамъ; первая группа званій—боцманъ, боцманматъ (старш. унт.-офицеръ) и унтеръ-офицеръ [1]) (мл. унтеръ-офицеръ) и вторая группа званій—унтеръ-офицеръ 1-й статьи (3 нашивки) и унтеръ-офицеръ 2-й статьи (2 нашивки).

Къ первой группѣ принадлежатъ такъ называемые „строевые“ унтеръ-офицеры и чины унтеръ-офицерскаго званія: рулевой, сигнальный, марсовый, водолазный и строевые инструкторъ-оружейникъ и инструкторъ, а ко второй унтеръ-офицеры: а) артиллерійскіе, минные, гальванерные, телеграфные, б) электро-машинные, кочегарные и трюмные в) музыканты, писаря, г) содержатели, д) фельдшера.

Унтеръ-офицеры первой группы, а изъ второй упомянутые въ пунктѣ а) носятъ золотые или желтые унтеръ-офицерскія нашивки на плечахъ (изъ нихъ строевые и дудку) а остальные—бѣлые нашивки. „Оружейники“ имѣютъ отличіемъ два ружья на рукавѣ.

Для полученія унтеръ-офицерскаго званія „строевыми“ унтеръ-офицерами они проходятъ пятимѣсячный курсъ подготовки молодыхъ солдатъ (усиленный), а затѣмъ распредѣляются по судамъ въ качествѣ „учениковъ“, гдѣ проходятъ слѣдующій годъ практическую и теоретическую подготовку, а послѣ экзамена назначаются на суда въ качествѣ кандидатовъ на унтеръ-офицера; для полученія званія унтеръ-офицера специалиста проходятся спеціальные курсы въ артиллерійскомъ и минномъ учебныхъ отрядахъ, въ машинной школѣ и школѣ для содержателей и писарей. Въ школы и классы нижніе чины зачисляются по окончаніи ихъ начальнаго обученія въ ротахъ новобранцевъ; на корабли они расписываются лишь по окончаніи курса въ школахъ. Въ классы содержателей назначаются съ кораблей. Строевые инструкторы-оружейники проходятъ курсъ „морской учебно-стрѣлковой команды“, куда поступаютъ прямо новобранцами. Фельдшера подготовляются въ

---

[1]) Строевой, рулевой, сигнальный и т. д

школахъ (не изъ числа призванныхъ по жребію, а исключительно поступающими туда съ малолѣтства).

Боцманъ есть скорѣе должность, чѣмъ званіе. Въ сухопутныхъ войскахъ анологичныхъ съ этой должностью и званіемъ унтеръ-офицеровъ не имѣется. Боцмана имѣютъ на кораблѣ старшинство передъ всѣми нижними чинами унтеръ-офицерскаго званія. Всякій боцманъ есть непосредственный начальникъ всѣхъ нижнихъ чиновъ корабля, хотя въ вѣдѣніи его находится собственно одна вахта (половина людей команды), въ которой онъ обязанъ знать всѣхъ нижнихъ чиновъ и куда кто назначенъ по разнымъ расписаніямъ. Однако примѣненіе его власти, какъ прямого отвѣтственнаго начальника, распространяется на нижнихъ чиновъ главнымъ образомъ лишь во время авральныхъ работъ. Боцмана по очереди дежурятъ цѣлый день и въ день ихъ дежурства они руководятъ всѣми работами очередной вахты, распространяя отвѣтственную власть уже не на однихъ нижнихъ чиновъ ихъ вахты (двухъ ротъ), но на всѣхъ нижнихъ чиновъ, командовать которыми имъ придется. Боцмана носятъ золотыя фельдфебельскія нашивки.

Непосредственными начальниками нижнихъ чиновъ являются также *фельдфебеля* ротъ. Они должны знать всѣхъ нижнихъ чиновъ роты и ихъ обязанности, слѣдить за ихъ поведеніемъ, опрятностью и т. п.

Главныя функціи фельдфебелей—хозяйственно-административныя и веденіе разнаго рода отчетности. „Фельдфебель“ на кораблѣ это не званіе, а должность, которую исполняютъ боцманматы и унтеръ-офицеры, нося при этомъ на плечѣ золотую фельдфебельскую нашивку [1]).

Званіе непосредственнаго начальника во флотѣ понимается иначе, чѣмъ въ арміи. Тогда какъ въ арміи непосредственнымъ начальникомъ называется ближайшій прямой начальникъ, а слѣдовательно у всякаго можетъ быть только одинъ непосредственный начальникъ, на корабляхъ

---

[1]) По наружнымъ знакамъ отличить боцмана отъ фельдфебеля нельзя. И. д. боцмана, носящій три желтыхъ нашивки, старше фельдфебеля съ золотой нашивкой.

непосредственными начальниками каждаго матроса являются четыре лица—боцмана и фельдфебель своей роты [1]).

„Строевые“ унтеръ-офицеры несутъ общую корабельную службу, ведутъ строевыя и морскія занятія съ командой, руководятъ палубными работами и завѣдываютъ въ качествѣ старшихъ и хозяевъ отдѣльными частями корабля. Строевые инструкторы-оружейники (такъ называемые „стрѣлки“) завѣдываютъ ручнымъ огнестрѣльнымъ оружіемъ и обучаютъ нижнихъ чиновъ обращаться съ нимъ.

Унтеръ-офицеры специалисты вѣдаютъ какъ предметами своей специальности, такъ и веденіями занятій и несеніемъ обязанностей по своей специальности.

Содержатели вѣдаютъ частями корабельнаго хозяйства, являясь помощниками старшихъ содержателей.

Число унтеръ-офицеровъ на кораблѣ опредѣлено табелями каждаго корабля.

Матросы.

Всѣ нижніе чины флота независимо отъ того, какую должность они исполняютъ, считаются строевыми. По закону нижніе чины низшаго класса (статьи) называются матросами и рядовыми. Ко вторымъ причислены машинисты, кочегары, мастеровые и т. п. Но пока подобное подраздѣленіе команды еще не проведено въ жизнь, и всѣ нижніе чины низшей статьи называются матросами.

Понятіе „званія“ во флотѣ не выдѣлено рѣзко отъ понятія „должности“ и вообще они смѣшиваются.

Если матросъ не имѣетъ никакой специальности, то онъ называется матросомъ 2-й или 1-й статьи. Остальные же матросы и рядовые называются по должности; напримѣръ: комендоръ, минеръ, электрикъ, кочегаръ 2-й статьи, машинистъ 2-й статьи и т. д.

Низшая статья (классъ званія) есть матросъ 2-й статьи. Изъ низшей статьи матросы могутъ производится въ слѣ-

---

[1]) См. стр. 6 „Памятной книжки матроса на кораблѣ“ мичм. Пѣшкова, исправл. особой комиссіей, назначенной приказомъ Начальника Балтійскаго отряда и одобр. Нач. Дѣйств. Флота Балтійскаго моря, изд. 1911 г.

дующую высшую статью, а именно изъ матросовъ 2-й статьи въ матросовъ 1-й статьи, или переименовываться въ спеціалистовъ (комендоръ, минеръ и т. д.). Матросы 1-й статьи могутъ производится въ марсовые, рулевые и сигнальные или непосредственно въ „строевые“ унтеръ-офицеры, а изъ спеціалистовъ или въ старшіе спеціалисты (напримѣръ старшій комендоръ, старшій минеръ и т. п.), или въ спеціалисты 1-й статьи (кочегаръ 1-й статьи, машинистъ 1-й статьи и т. д.).

Слѣдующей ступенью является унтеръ-офицерское званіе: унтеръ-офицеръ 2-й статьи или просто „унтеръ-офицеръ“—строевой, рулевой, сигнальный и т. д.

Срокъ дѣйствительной службы во флотѣ 5 лѣтъ.

Подготовка молодыхъ солдатъ производится на берегу въ особыхъ ротахъ при экипажахъ, причемъ офицеры и унтеръ-офицеры учителя назначаются съ кораблей и изъ стрѣлковой команды. Съ самаго поступленія на службу молодые матросы предназначаются на ту или другую спеціальность и по окончаніи весной строевой подготовки предназначенные въ спеціалисты командируются въ учебные отряды (артиллерійскій и минный) и въ машинную школу. Не попавшіе въ отряды и школы расписываются по кораблямъ. Здѣсь выбираются матросы для машинной команды, для сигнальщиковъ, водолазовъ, рулевыхъ, содержателей, писарей и санитаровъ. Они подготовляются къ этимъ обязанностямъ какъ на кораблѣ, такъ и въ спеціальныхъ школахъ, и имъ производится по окончанію обученія испытаніе комиссіями. Нижніе чины, состоящіе въ учебныхъ отрядахъ и школахъ, проходятъ тамъ одногодичный курсъ; послѣ чего лучшіе оставляются для прохожденія унтеръ-офицерскихъ курсовъ, а остальные расписываются по кораблямъ.

Каждый матросъ на кораблѣ получаетъ свой номеръ согласно своей спеціальности:

Отъ 1 до 28—фельдфебеля, строевые унтеръ-офицеры, боцманматы.

Отъ 31 до 38—марсовые, отъ 41 до 48—водолазы, отъ 51 до 398 матросы 1 и 2 статей, отъ 401 до 598—комендоры и гальванеры, отъ 601 до 698—минные спеціалисты, отъ 701 до 798—горнисты, рулевые и сигнальщики.

Отъ 801 до 898—писаря, плотники, маляры, парусники, коки, хлѣбопеки, вѣстовые, юнги, санитары, баталеры, подшхипера, и содержатели.

Отъ 901 до 998—трюмные, отъ 1001 до 1198 машинисты, отъ 1201 до 1398—кочегары, отъ 1400 и выше—чины штаба и музыканты.

Въ зависимости отъ № матросъ зачисляется въ соотвѣтствующія отдѣленіе, вахту и роту.

Команда съѣзжаетъ на берегъ гулять.

№№ 1-ые и 5-ые [1])—первое отдѣленіе „ 3-е и 7-е—третье отдѣленіе	первая вахта.
„ 2-е и 6-е—второе отдѣленіе „ 4-е и 8-е—четвертое отдѣленіе	вторая вахта.

Роты въ зависимости отъ количества команды на кораблѣ составляются изъ одного отдѣленія, одной вахты или же изъ всей команды.

---

[1]) Напримѣръ №№ 31 и 35.

Каждому номеру согласно судовымъ расписаніямъ полагается на кораблѣ:

а) Своя койка и мѣсто для нее въ сѣткѣ для подвѣшиванія.

б) Мѣсто для ѣды за столомъ или у бака при старшинѣ, ведущемъ очередь мытья посуды.

в) Шкапчикъ или чемоданы, въ которыхъ онъ держитъ свои вещи и за чистотой которыхъ онъ слѣдитъ.

Команда принимаетъ душъ.

г) Мѣсто для приборки, гдѣ матросъ подъ наблюденіемъ унтеръ-офицера прибирается.

д) Винтовка или револьверъ, о которыхъ онъ долженъ заботиться и содержать ихъ въ чистотѣ и исправности.

Примѣчаніе: винтовки и револьверы не приходятся на всю команду.

е) Мѣсто на шлюпкѣ.

ж) Мѣсто по авраламъ: 1) для съемки съ якоря, 2) для постановки на якорь, 3) для своза десантной партіи и для другихъ могущихъ быть на кораблѣ аврaловъ.

з) Мѣсто по тревогамъ: а) боевой, б) водяной и в) пожарной.

Мѣста эти и что въ каждомъ случаѣ дѣлать, матросъ долженъ твердо помнить.

Всѣ мѣста людей первой вахты находятся на правой сторонѣ корабля. Всѣ мѣста второй вахты на лѣвой сторонѣ.

Всякій матросъ кромѣ того можетъ быть назначаемъ хозяиномъ (или завѣдующимъ) какой нибудь части корабля и механизма.

Сверхсрочнослужащіе.

На сверхсрочную службу могутъ оставаться всѣ выразившіе желаніе унтеръ-офицеры, а также рядовые спеціальныхъ званій, изъ кончающихъ нести службу или изъ кончившихъ ее не позже 2 лѣтъ.

Число сверхсрочныхъ, могущихъ быть оставленными, ежегодно опредѣляется расписаніемъ, утверждаемымъ Адмиралтействъ-Совѣтомъ.

Предѣльный возрастъ для сверхсрочныхъ 51 годъ.

Сверхсрочные дѣлятся на три разряда: 1) боцмана и кочегарные старшины (лучшіе изъ кочегарныхъ унтеръ—офицеровъ, удостоенныхъ этого званія при окончаніи срока дѣйствительной службы), 2) унтеръ-офицеры, кромѣ причисленныхъ къ 3 разряду и 3) боцманматы и унтеръ-офицеры изъ спеціалистовъ, нижніе чины удостоенные унтеръ-офицерскаго званія при увольненіи въ запасъ и рядовые спеціальныхъ званій.

Отличительнымъ признакомъ сверхсрочныхъ являются шевроны, нашиваемые на лѣвомъ рукавѣ.

Сверхсрочные получаютъ слѣдующее *добавочное* жалованье въ мѣсяцъ:

	I разрядъ.	II разрядъ.	III разрядъ.
Въ 1-ый и 2-ой годы сверхсрочной службы . . .	$22^2/_3$ р.	$19^2/_3$ р.	$17^2/_3$ р.
Въ 3-й годъ сверхсрочной службы	26 „	$22^1/_3$ „	$17^2/_3$ „
Въ 4-ый годъ сверхсрочной службы	$29^1/_3$ „	25 — „	$17^2/_3$ „
Въ 5-ый и прочіе года	$32^2/_3$ „	$27^2/_3$ „	$17^2/_3$ „

По прослуженіи на сверхсрочной службѣ непрерывно двухъ лѣтъ сверхсрочнослужащіе всѣхъ трехъ разрядовъ получаютъ единовременное пособіе въ 150 рублей.

Чины третьяго разряда могутъ быть допускаемы къ экзаменамъ въ школахъ на званіе специалистовъ унтеръ-офицеровъ и по выдержаніи перечисляются въ II разрядъ.

Сверхсрочнослужащіе получаютъ вещевое довольствіе, какъ срочные, а кромѣ того ежегодно 40 рублей взамѣнъ ранѣе полагавшагося имъ второго комплекта вещевого довольствія.

При увольненіи со службы сверхсрочныхъ, пробывшихъ на сверхср. службѣ не менѣе 10 лѣтъ, они получаютъ пособие въ 1000 руб., а пробывшихъ 20 лѣтъ еще пенсію въ 96 руб. въ годъ; прослужившіе 15 лѣтъ вмѣсто пособія въ 1000 руб. могутъ получать пенсію въ 96 рублей въ годъ.

Денежное содержаніе нижнихъ чиновъ.

Денежное содержаніе нижнихъ чиновъ состоитъ изъ: 1) жалованья, 2) морского довольствія и 3) добавочнаго содержанія (берегового и морского).

Жалованье производится какъ на берегу, такъ и въ морѣ; морское довольствіе—только во время кампаній, а добавочное содержаніе—за специальныя званія или за дѣйствительное исполненіе обязанностей.

Виды жалованья матросамъ разныхъ званій и специальностей весьма различны. Указываемъ нѣкоторые оклады для флотовъ Балтійскаго и Чернаго морей.

ЗВАНІЯ	Жалованья въ мѣсяцъ		Морского довольствія въ мѣсяцъ			
			Для внутр. плаваній		Для загран. плаваній	
	р.	к.	р.	к.	р.	к.
Боцманъ	6	—	14	—	21	—
Унт.-офицеръ спец. 1 ст.	5	—	8	25	12	45
„ „ „ 2 ст.	4	—	7	50	11	25
Боцманматъ	4	—	4	20	6	30
Унт.-офицеръ	2	—	3	30	4	95
Матросъ 1 ст.	1	—	—	75	1	20
„ 2 ст.	—	75	—	60	—	90
Мотористъ, машинистъ и кочегаръ 1 ст.	1	75	3	90	5	85
Мотористъ и машинистъ 2 ст.	1	50	3	60	5	40
Кочегаръ 2 ст.	1	—	3	60	5	40

За специальныя званія получаютъ машинисты „самостоятельно управляющіе“ окончившіе курсъ машинной школы, находясь въ морѣ,—180 рублей въ годъ (т. е. 15 руб. въ мѣсяцъ) а другіе (гальванеры, минеры, водолазы, сигнальщики и т. п.) отъ 10 руб. 80 коп. до 1 руб. 80 коп. въ годъ какъ въ морѣ, такъ на берегу.

За дѣйствительное исполненіе должностей получаютъ въ годъ: содержатели 1 статьи 63 рубля (въ морѣ) или 18 рублей (на берегу); содержатели 2 статьи 27 руб. (въ морѣ) или 18 руб. (на берегу); фельдфебеля 14 руб. 40 коп. какъ въ морѣ, такъ и на берегу; остальные (минеры, комендоры и т. д.) отъ 21 руб. 60 коп. до 5 руб. 40 коп. и только въ морѣ. Водолазы получаютъ за каждый часъ пребыванія подъ водой 1 рубль.

Довольствіе команды.

Во время внутреннихъ и заграничныхъ плаваній (кампаній) нижніе чины довольствуются такъ называемой *морской провизей*, въ остальное же время на нижнихъ чиновъ отпускается установленная дача провіанта (мука и крупа) и приварочныя деньги на пріобрѣтеніе мяса, соли, овощей и другихъ припасовъ.

Количество провизіонныхъ продуктовъ морской провизіи, входящихъ въ составъ порціи одного человѣка въ день опредѣлено нормальной табелью, приложенной къ кн. XIII Св. Морскихъ Постановленій.

Припасы, составляющіе морскую провизію, при внутреннихъ плаваніяхъ принимаются натурой изъ *портовыхъ магазиновъ*, отъ *портовыхъ подрядчиковъ*, или заготовляются самими кораблями, на деньги, отпускаемыя вмѣсто провизіи.

Морская провизія.

П и щ а.

Согласно вышеупомянутой нормальной табели на каждаго человѣка отпускается въ день слѣдующее количество съѣстныхъ продуктовъ морской провизіи: мяса (свѣжаго

или соленаго)—$^3/_4$ фунта, крупы: гречневой 22 золотника (а два раза въ недѣлю по 60 золотниковъ) и овсяной 10 золотниковъ; масла коровья 10 золотниковъ (а два раза въ недѣлю по 19 золотниковъ); квашеной капусты или свѣжей зелени 40 золотниковъ, сухарей 1 фунтъ 87 золотниковъ (или хлѣба 2 $^3/_4$ фунта), сала $5^1/_7$ золотника, уксуса $^1/_4$ чарки, чая $^3/_4$ золотника и сахара 9 золотниковъ.

Изъ этой провизіи приготовляется: *завтракъ* (чай и сухари (или хлѣбъ) съ масломъ), *обѣдъ* (свѣжія или кислыя щи, которыя разъ въ недѣлю могутъ замѣняться горохомъ) и *ужинъ* (кашица или крутая каша изъ гречневой крупы съ масломъ, а также чай).

Сухари раздѣляются на три части: къ завтраку, обѣду и ужину, при чемъ при всякомъ удобномъ случаѣ замѣняются печенымъ хлѣбомъ.

Чай приготовляется въ общихъ самоварахъ.

Отъ указанной нормальной табели допускаются отступленія въ видѣ замѣны того или другого изъ припасовъ, но съ тѣмъ, чтобы общая стоимость порціи не выходила дороже, чѣмъ при нормальной табели; случаи замѣны, чѣмъ можетъ быть замѣненъ тотъ или другой изъ припасовъ, отъ кого должно исходить разрѣшеніе, какъ ведется отчетность и т. п. изложено въ кн. XIII Св. Морского Постановленія, раздѣлѣ II, главѣ третьей и другихъ временныхъ положеніяхъ.

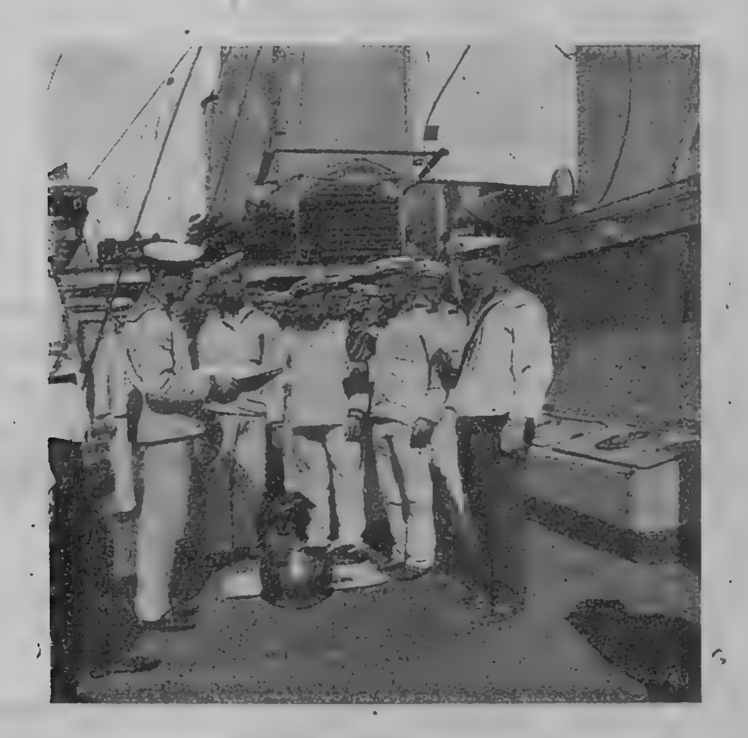
Вино.

Вина хлѣбнаго (водки) полагается каждому человѣку по 1 чаркѣ въ день; $^2/_3$ чарки дается къ обѣду и $^1/_3$ къ ужину или завтраку. Если нижніе чины отказываются отъ вина, то имъ выдаются деньги за непитое вино въ количествѣ 8 коп. за чарку при внутреннемъ плаваніи и 9 коп. (6 коп. золотомъ) въ заграничномъ. Хлѣбное вино можетъ замѣняться ромомъ, коньякомъ или тому подобными спиртными напитками, разбавленными до крѣпости водки (40°).

Прочіе виды довольствія.

Въ морскую провизію входятъ еще мыло и табакъ махорка.

Мыло выдается въ недѣлю на каждаго человѣка: машинной команды—во внутреннемъ плаванiи 28 золотниковъ, въ заграничномъ 53 золотника; прочимъ людямъ во внутреннемъ плаванiи 14 золотниковъ, въ заграничномъ 33 золотника.



Выдача вина.

Махорки полагается 14 золотниковъ на человѣка въ недѣлю, но въ настоящее время она выдается не натурой, а деньгами въ размѣрѣ въ мѣсяцъ на человѣка—12 коп. во внутреннемъ плаванiи и 20 коп. въ заграничномъ.

Глава VII.

Судовая жизнь.

I. Распредѣленіе дня.

Распредѣленіе дня на корабляхъ производится согласно нормальнаго еженедѣльнаго расписанія для умѣреннаго климата, приложеннаго къ Морскому Уставу.

Нормальнымъ часомъ для подъема команды считается 4½ ч. или 5 час. утра. Съ подъема одинъ часъ предоставляется на вязаніе и уборку коекъ, умываніе и т. п., на молитву и завтракъ.

Затѣмъ *до 8 ч. утра* производится скачиваніе и приборка палубъ, чистка мѣди, а въ нѣкоторые дни и мытье бѣлья и коекъ.

Въ 8 часовъ утра происходитъ подъемъ флага. За 15 минутъ до подъема бьется повѣстка, а за 5 минутъ выстраивается караулъ и дается знать командиру и въ каютъ-компанію. Когда флагъ поднимается на якорѣ „съ церемоніей" къ подъему выходятъ всѣ свободные отъ службы офицеры и команда и строятся на шканцахъ. Офицеры строятся отдѣльно отъ команды, кондукторы тоже отдѣльно отъ офицеровъ и команды. Строятся „развернутымъ строемъ" по старшинству въ чинахъ, причемъ всѣ флотскіе офицеры выше офицеровъ инженеровъ-механиковъ, а послѣдніе выше врачей и чиновниковъ.

Когда къ подъему флага выходитъ командиръ, то старшій офицеръ и старшіе спеціалисты рапортуютъ ему. За минуту до подъема флага командуется вахтеннымъ начальникомъ *„на флагъ и гюйсъ"*, *„смирно"*. Ровно въ 8 часовъ вахтенный начальникъ командуетъ *„флагъ и гюйсъ поднять"*. По этой командѣ флагъ и гюйсъ поднимаются, причемъ караулъ беретъ „на караулъ" и бьетъ „походъ", а офи-

Съ фотографіи А. Д. Далматова.

Скачиваніе и приборка палубы на крейсерѣ „Рюрикъ“.

церы и команда снимаютъ головные уборы. Если же на кораблѣ есть оркестръ, то послѣ „похода“ онъ играетъ гимнъ.

При подъемѣ флага безъ церемоніи караулъ, офицеры и команда не вызываются, но по командѣ „смирно“ всѣ работы пріостанавливаются, нижніе чины отходятъ къ бортамъ и становятся къ нимъ спиной.

Отъ 8 до 9 часовъ происходитъ уборка орудій, осмотръ опрятности команды и занятіе гимнастикой.

Осмотръ опрятности команды.
Фельдфебель смотритъ чисты ли у людей руки.

Отъ 9 до 10½—производятся занятія и ученія по расписанію или сигналу.

Отъ 10½ до 11—приборка корабля и приготовленіе къ обѣду.

Въ 11 часовъ происходитъ выдача вина и обѣда; передъ обѣдомъ проба представляется вахтенному начальнику, а послѣднимъ старшему офицеру и командиру. Во всѣхъ случаяхъ представленія пробы, подносъ съ пробой держитъ кокъ (поваръ), а представляющій отдаетъ честь, прикладывая руку къ козырьку. Одновременно съ обѣдомъ

нижнихъ чиновъ происходитъ завтракъ въ офицерской каютъ-компаніи.

Послѣ обѣда и уборки командъ дается отдыхъ *до 1 часа 30 мин. дня; отъ 2 час. до 4 час. 45 мин.* производятся ученія, а послѣ нихъ приборка палубъ и *отъ 5 час. 15 мин. до 6 час.* обученіе греблѣ или, если въ этотъ день мыли бѣлье, раздача бѣлья; вымытое бѣлье осматривается офицерами и, если плохо вымыто, перемывается по возможности въ тотъ же день.

Осмотръ опрятности команды.
Ротный командиръ смотритъ хорошо ли пострижены люди.

Въ 6 час. дается вино и ужинъ. Одновременно подается столъ и въ каютъ-компаніи.

Отъ 7 час. до 7 час. 30 мин. происходитъ повѣрка расписаній, а отъ *7 час. 30 мин.* приборка палубъ.

Въ 8 час. вечера команда строится и поетъ молитвы. Послѣ молитвы происходитъ раздача коекъ, и матросы могутъ итти спать.

Спускъ флага происходитъ въ различное время, въ моментъ захода солнца и соединяется съ „зарей“. За 15 минутъ бьется повѣстка, а за 5 минутъ вызывается

караулъ и офицеры. Флагъ и гюйсъ спускаются по тѣмъ же правиламъ, какъ и поднимаются, но за минуту до спуска флага бьется „заря“, и если имѣется оркестръ, то онъ играетъ „походъ“ и „Коль Славенъ“, затѣмъ однимъ изъ барабанщиковъ читается молитва. Послѣ отбоя къ караульному начальнику (если онъ офицеръ) подходитъ съ рапортомъ о состояніи караула караульный унтеръ-офицеръ; вслѣдъ за тѣмъ къ караульному начальнику подходитъ вахтенный начальникъ, принимаетъ отъ него рапортъ и рапортуетъ старшему офицеру. Старшій офицеръ рапортуетъ командиру, а командиръ адмиралу.

Отъ этого нормальнаго расписанія могутъ дѣлаться отступленія. Такъ въ Балтійскомъ флотѣ лѣтомъ 1911 г. послѣобѣденнаго отдыха не назначалось вовсе; подъемъ былъ въ 5½ утра, а занятія и ученія отъ 8½ до 11½ и отъ 2-хъ до 5½, обѣдъ былъ въ 12 часовъ.

По старому морскому обычаю въ морскомъ обиходѣ сутки дѣлятся на 6-ть промежутковъ и въ каждомъ бьются каждые полчаса такъ называемыя *склянки* (склянка это одинъ ударъ въ колоколъ); одна склянка (одинъ ударъ) бьется въ 12½ часовъ, въ 4½ и въ 8½, въ 12, 4 и 8 бьется по 8-ми склянокъ, а въ промежуткахъ отъ 2-хъ до 7-ми.

Для обозначенія начала и конца занятій, работъ и т. п. подаются *дудки* и играются сигналы горномъ. Дудка предшествуетъ голосовой командѣ, обозначающей, что надо дѣлать; она дается, чтобы всѣ замолкли и внимательно прислушивались къ приказанію.

II. Занятія и работы.

Ежедневно команда, кромѣ занятыхъ вахтенной и караульной службой, производитъ въ опредѣленные часы занятія и работы.

Занятія.

Главнымъ занятіемъ во время кампаніи является *стрѣльба* и подготовка къ ней и вообще занятія по спеціальностямъ; подготовительныя занятія у орудій состоятъ изъ подачи снарядовъ изъ погребовъ, заряженія, наводки

въ разныя цѣли, установки цѣлика и прицѣла по командамъ управляющаго стрѣльбой изъ рубки и т. п.

Далѣе производятся шлюпочныя ученія (практика въ греблѣ), строевыя занятія, гимнастика и т. п.

Кромѣ того производятся повѣрочныя тревоги. Тревоги бываютъ: а) боевая, б) водяная и в) пожарная.

Боевая тревога служитъ для того, чтобы корабль могъ не замедляя встрѣтить врага и вступить въ бой.

Водяная тревога служитъ для того, чтобы въ случаѣ пробоины можно было бы сразу принять мѣры къ исправленію поврежденій корабля.

Пожарная тревога служитъ для того, чтобы въ случаѣ пожара были бы немедленно приняты мѣры къ его прекращенію.

Всякій матросъ долженъ всегда твердо помнить, въ какомъ мѣстѣ онъ по тревогѣ находится, какія онъ обязанности исполняетъ и кто его начальникъ по тревогѣ.

Услышавъ тревогу, матросъ сразу бросаетъ всякое свое дѣло, будь то даже вахта, а иногда и караульный постъ, и бѣжитъ къ своему мѣсту и, не ожидая никакихъ приказаній, дѣлаетъ то, что ему было разъяснено и вмѣнено въ обязанность. Исключеніе составляютъ часовые у флага, денежнаго сундука, у арестованныхъ и вахтенные при дѣйствующихъ механизмахъ, ожидающіе смѣны.

Въ зимнее время занятія состоятъ изъ строевыхъ занятій (какъ на кораблѣ, такъ и на берегу), занятій по спеціальностямъ и такъ называемой „грамотности“, т. е. занятій по чтенію, письму и арифметикѣ, исторіи, географіи, свѣдѣніямъ обязательнымъ матросамъ и т. д.

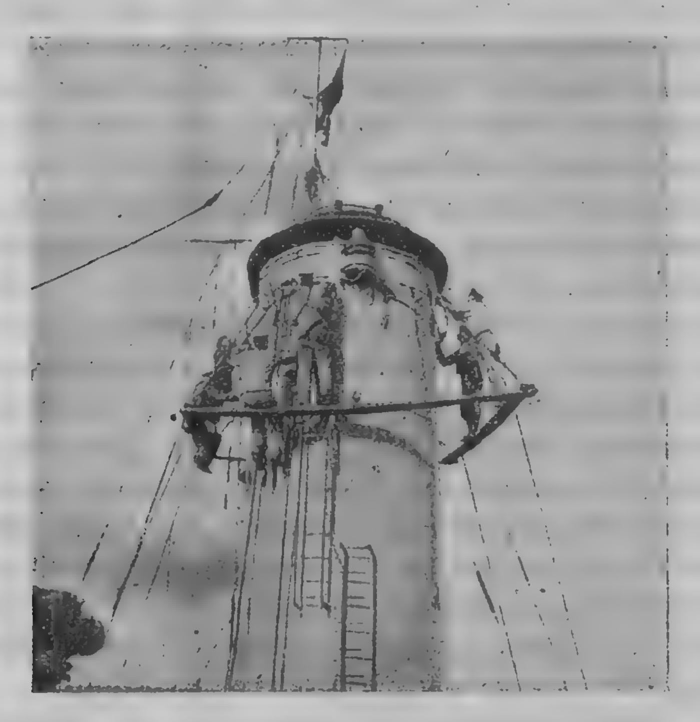
Работы.

Подготовка корабля къ плаванію и само плаваніе, а также необходимость поддержанія корабля во всѣхъ частяхъ въ исправности и чистотѣ, требуетъ ежедневно большихъ работъ, которыя производятся какъ въ часы занятій, такъ и въ другое время по мѣрѣ надобности.

Большинство судовыхъ работъ являются отраслью *службы* и не могутъ быть приравнены къ работамъ сухопутныхъ войскъ.

Общая судовая работа, которая требуетъ присутствія всей команды, называется *авраломъ* и производится подъ руководствомъ старшаго офицера.

Одной изъ труднѣйшихъ судовыхъ работъ является *погрузка угля.* Производится она разнообразными способами въ зависимости отъ устройства угольныхъ ямъ и входовъ въ нихъ (въ палубѣ или бортѣ), отъ средствъ передачи, а также оттого, откуда уголь грузится (съ баржъ, транспортовъ и т. п.).



Окраска трубы.

Стрѣльба.

Стрѣльба производится въ опредѣленные мѣсяцы по особымъ расписаніямъ. Для обученія стрѣльбѣ имѣются секретныя руководства.

Цѣлью стрѣльбы является обученіе всѣхъ чиновъ корабля производству *мѣткихъ* выстрѣловъ въ наиболѣе *короткое время,* т.-е. достиженія наибольшей *быстроты попаданія.* Результаты стрѣльбы зависятъ, какъ отъ степени обученности прислуги и умѣнія наводчиковъ наводить

и стрѣлять, такъ и отъ совершенства управленія огнемъ и маневрированія.

Ежегодныя практическія стрѣльбы большихъ кораблей раздѣляются у насъ на: 1) комендорскія стрѣльбы, 2) стрѣльбы для практики въ управленіи огнемъ и 3) стрѣльбы одиночнаго корабля и бригады.

Съ фотографіи А. Д. Далматова.

Уборка 12-ти дюймоваго орудія.

Комендорскія стрѣльбы назначаются для подготовки и практики комендоровъ, наводчиковъ, хозяевъ орудій и орудійной прислуги, а *стрѣльба для практики въ управленіи огнемъ*—для обученія плутонговыхъ командировъ самостоятельному управленію огнемъ своего плутонга и для практики артиллерійскихъ офицеровъ въ управленіи огнемъ. Подготовленный такимъ образомъ раздѣльно личный составъ практикуется затѣмъ стрѣльбѣ при условіяхъ, возможно болѣе приближающихся къ боевымъ; для чего и производятся *боевыя стрѣльбы одиночнаго корабля и бригады.*

Стрѣльба производится какъ непосредственно изъ орудій снарядами нормальной величины, такъ и изъ

стальныхъ *стволовъ,* вставляемыхъ въ дуло орудій; послѣдній способъ стрѣльбы примѣняется для уменьшенія порчи орудій отъ частой стрѣльбы. Стволы бываютъ 3-хъ линейные (изъ которыхъ стрѣляютъ 3-хъ линейными пулями) и 37 м.м. (у пушекъ калибра болѣе 6″).

Изъ 120 м.м. орудій, а также изъ орудій менѣе крупнаго калибра стрѣляютъ *унитарнымъ патрономъ,* нижняя часть котораго включаетъ въ себѣ зарядъ, а верхняя снарядъ.

Изъ 6″ орудій стрѣляютъ *бомбами*; *зарядъ* находится въ металлическихъ патронахъ и вкладывается отдѣльно отъ бомбъ.

Изъ 8″ орудій и орудій болѣе крупнаго калибра стрѣляютъ бронебойными и фугасными *бомбами*; зарядъ вкладывается отдѣльно отъ бомбъ въ двухъ картузахъ.

При практическихъ (учебныхъ) стрѣльбахъ большею частью стрѣляютъ уменьшенными зарядами, причемъ снарядами служатъ чугунныя ядра, т.-е. неснаряженные снаряды имѣющіе одинъ вѣсъ и форму съ бомбами и снаряженными снарядами.

При боевыхъ стрѣльбахъ стрѣляютъ и полными зарядами, причемъ снарядами служатъ стальныя бомбы или гранаты, но большею частью неснаряженныя.

Цѣлями при стрѣльбѣ являются щиты разныхъ размѣровъ, обтягиваемые парусиной и укрѣпляемые на бочкахъ или устанавливаемые на меляхъ и затопленныхъ судахъ; имѣются и движущіе щиты.

Полный ежегодный курсъ комендорской стрѣльбы состоитъ у насъ изъ 7-ми различныхъ упражненій, курсъ стрѣльбы для практики въ управленіи огнемъ изъ 3-хъ упражненій, а стрѣльбы одиночныхъ кораблей дѣлятся на 5-ть упражненій. По окончаніи всего этого курса производятся рядъ *ночныхъ стрѣльбъ* (по неосвѣщенному щиту въ сумерки или лунную ночь) и бригадныя стрѣльбы. Курсъ ихъ опредѣляется командующими морскими силами даннаго моря.

Стрѣльбы минами.

Ежегодно во время плаванія должно быть произведено установленное число минныхъ выстрѣловъ, постановокъ

минъ загражденій и взрывовъ подрывныхъ патроновъ. Практическая стрѣльба минами производится какъ боевымъ зарядныхъ отдѣленіемъ (наполненнымъ вмѣсто пироксилина водой равнаго вѣса или пироксилиномъ но безъ взрывчатаго приспособленія), такъ и мнущимся заряднымъ отдѣленіемъ (жестянымъ, наполненнымъ саломъ).

III. Совмѣстныя плаванія и морскіе маневры.

Совмѣстныя плаванія нѣсколькихъ кораблей имѣютъ цѣлью практиковать личный составъ въ управленіи эскадрой и кораблемъ въ общемъ строю и въ маневриро-

Совмѣстное плаваніе судовъ Балтійскаго моря.

ваніи (переходъ изъ одного строя въ другой) по разнаго рода сигналамъ. Совмѣстное плаваніе соединяется также и со стрѣльбой.

Морскіе маневры состоятъ въ рѣшеніи стратегическихъ и тактическихъ задачъ, которыя въ военное время при-

ходится разрѣшать флоту; они состоятъ изъ рѣшеній отдѣльныхъ эпизодовъ и изъ разрѣшенія цѣлой морской операціи (большіе маневры).

Морскіе строи.

Строемъ называется тотъ порядокъ, въ которомъ держатся корабли при совмѣстномъ плаваніи.

Главными строями являются:

Строй кильватера—когда корабли идутъ въ колоннѣ одинъ за другимъ.

Строй фронта—когда корабли держатся на одной линіи, перпендикулярной ихъ діаметральной плоскости.

Строй пеленга—когда корабли держатся на нѣкоторой линіи, составляющей какой-либо уголъ съ ихъ діаметральной плоскостью.

Кромѣ того, бываютъ еще составные строи, какъ то: строй двухъ кильватерныхъ колоннъ, строй двойного фронта и пр.

Головнымъ кораблемъ называется корабль, идущій первымъ въ кильватерной колоннѣ. Послѣдній корабль въ этомъ случаѣ, называется *концевымъ*.

Каждые два смежныхъ корабля, въ зависимости отъ ихъ взаимнаго положенія въ строѣ, одинъ относительно другого называются *матэлотами: переднимъ* или *заднимъ, правымъ* или *лѣвымъ*.

Корабль, по которому равняется строй, называется *кораблемъ уравнительнымъ*.

Непремѣннымъ условіемъ всякаго строя является строгое *соблюденіе разстояній* между кораблями.

Перестроеніе кораблей изъ одного строя въ другой совершается по сигналамъ съ корабля, на которомъ находится адмиралъ.

Повороты кораблей въ строѣ исполняются или *послѣдовательно,* или *„всѣ вдругъ“*. Въ первомъ случаѣ, каждый

Съ фотографіи А. Д. Далматова.

Миноносцы въ шхерахъ.

корабль начинаетъ поворотъ, придя на мѣсто своего передняго матэлота и во второмъ—когда всѣ корабли дѣлаютъ поворотъ *одновременно.*

IV. Управленіе кораблемъ.

Управленіе кораблемъ производится изъ походной или боевой рубки командиромъ, штурманскимъ офицеромъ и вахтеннымъ начальникомъ.

Главное управленіе и отвѣтственность за безопасность лежитъ на командирѣ. Его ближайшимъ помощникомъ по навигаціонной части является старшій штурманскій офицеръ, на обязанности котораго лежитъ дѣлать всѣ вычисленія и вести прокладку курса. Вахтенный начальникъ согласно Морского устава также управляетъ кораблемъ и несетъ отвѣтственность.

Курсъ.

Для перехода корабля изъ одного пункта въ другой выбирается *выгоднѣйшее* направленіе. Выгода извѣстнаго направленія получается изъ сочетанія наименьшей длины пути, безопасности и другихъ условій. Въ зависимости отъ выбраннаго направленія получается опредѣленный курсъ корабля. *Курсомъ* называется уголъ между проекціей діаметральной плоскости корабля и истиннымъ меридіаномъ *). Въ виду того, что морскія карты дѣлаются въ меркаторской проекціи, при которой всѣ меридіаны и параллели являются прямыми, курсомъ является уголъ между двумя прямыми линіями: меридіаномъ и направленіемъ выбраннаго движенія. Кораблю рѣдко приходится итти все время по кратчайшему прямому направленію, а приходится обходить препятствія и вообще по разнымъ причинамъ уклоняться отъ кратчайшаго направленія. Поэтому на переходѣ весьма рѣдко можно ограничиться однимъ курсомъ, а придется мѣнять курсъ неоднократно. Предположенія о выбран-

*) *Курсовымъ* угломъ называется уголъ между направленіемъ движенія корабля и направленіемъ на непріятеля.

ныхъ курсахъ и о пунктахъ ихъ измѣненія большею частью заблаговременно до похода составляются штурманскимъ офицеромъ, руководствуясь описаніемъ морей и лоціями (описаніемъ курсовъ на извѣстныхъ направленіяхъ).

Для направленія корабля по выбранному курсу, (т. е. подъ выбраннымъ угломъ) служитъ *компасъ.* Однако на компасы, имѣющіеся на корабляхъ, дѣйствуетъ находящееся на корабляхъ желѣзо—мягкое (трубы и т. п.) и твердое (броня и вообще закаленный металлъ) и дѣйствуетъ не одинаково все время, а въ зависимости отъ курса; почему магнитная стрѣлка не будетъ показывать истиннаго меридіана. Дѣйствіе желѣза на компасъ называется *девіаціей* и она до нѣкоторой степени парализуется извѣстнымъ сочетаніемъ вокругъ компаса магнитовъ и мягкаго желѣза.

Для отсчитыванія угла курса (курса) по компасу слѣдуетъ въ величинѣ угла, вычисленнаго на картѣ, сдѣлать нѣкоторую поправку на склоненіе (дѣйствіе земного магнетизма) и девіацію; алгебраическая сумма ихъ называется поправкой компаса.

Опредѣленіе мѣста корабля въ морѣ.

Опредѣленіе мѣста бываетъ *навигаціонное* и *астрономическое.* Навигаціоннымъ называется опредѣленіе мѣста по маякамъ и примѣтнымъ мѣстамъ засѣчками (пеленгами). Засѣчка дѣлается или угломѣрными инструментами (секстаны) или компасомъ; во второмъ случаѣ для нанесенія засѣчки на карту слѣдуетъ сдѣлать поправки за девіацію и склоненіе. Астрономическое опредѣленіе мѣста дѣлается помощью свѣтилъ.

Для астрономическихъ наблюденій требуются угломѣрные инструменты и точно вывѣренные хронометры. Какъ вспомогательный способъ (напримѣръ въ туманъ) является опредѣленіе мѣста по глубинамъ, которыя измѣряются на ходу при помощи усовершенствованныхъ лотовъ (Томсона и др.).

Приборы.

Для опредѣленія разстояній служатъ *дальномѣры* разныхъ системъ.

Для опредѣленія глубины служитъ *лотъ*. Въ простѣйшемъ устройствѣ это тяжесть привязанная къ тросу (веревкѣ) и бросаемая въ море; длиной троса опредѣляется

Съ фотографіи А. Д. Далматова.

Дальномѣръ.

Въ правомъ углу командный указатель для управленія рулемъ.

глубина. Опредѣленіе простымъ лотомъ можетъ производиться только на мѣстѣ; для опредѣленія глубины на ходу имѣются усовершенствованные лоты изобрѣтенія Томсона и другихъ.

Для опредѣленія прохожденія корабля по заданной глубинѣ существуетъ приборъ, называемый *подводный часовой* Джемса. Приборъ этотъ состоитъ изъ поплавка (деревянный змѣй), опускаемаго въ воду до извѣстной глубины. Когда корабль дойдетъ до этой глубины, попла-

вокъ ударяется о дно, даетъ звонокъ, всплываетъ и тѣмъ показываетъ заданную глубину.

Для опредѣленія *скорости хода* служитъ *лагъ*.

Лаги бываютъ ручные и механическіе. Это крылатка, бросаемая на привязанномъ къ ней тросѣ. Крылатка вертится, вращаетъ тросъ, а послѣдній—счетчикъ, который показываетъ число пройденныхъ миль и скорость хода.

Глава VIII.

Совмѣстныя дѣйствія арміи и флота.

Современная война будетъ требовать отъ государствъ полнаго напряженія ихъ силъ, и поэтому война чисто сухопутная или чисто морская будутъ явленіемъ исключительнымъ.

Дѣйствія арміи и флота на театрѣ войны являются однако въ большинствѣ случаевъ совмѣстными только въ широкомъ смыслѣ этого слова, такъ какъ, стремясь къ выполненію общей цѣли войны, они будутъ пользоваться совершенно различными средствами. Армія и флотъ будутъ почти всегда совершенно самостоятельными и будутъ объединяться лишь общимъ Главнокомандующимъ, выполняющимъ опредѣленный планъ войны и дающимъ арміи и флоту директивы для выполненія этого плана.

Главной задачей флота постоянно будетъ завоеваніе господства на морѣ, которое должно будетъ отразиться самымъ рѣшительнымъ образомъ на дѣйствіи арміи.

Однако въ теченіе войны часто могутъ быть случаи, когда арміи и флоту придется дѣйствовать рука объ руку уже не на театрѣ войны, а такъ сказать на полѣ сраженія. Размѣръ содѣйствія, которое флотъ можетъ оказать арміи, будетъ находится въ зависимости отъ степени, въ какой флоту удалось добиться господства на морѣ.

Надо имѣть въ виду, что высадка экипажа кораблей и судовыхъ орудій на берегъ и бой ихъ на сушѣ являются случаями исключительными; они могутъ имѣть мѣсто только послѣ полнаго уничтоженія непріятельскаго флота (или наоборотъ послѣ гибели своего флота, какъ было напримѣръ въ Портъ-Артурѣ). Обыкновенно же содѣйствіе сухопутнымъ войскамъ выразится только посредствомъ орудій-

наго огня съ борта кораблей, на сколько это представится возможнымъ по свойству береговъ и по состоянію моря.

Случаями, когда совмѣстное тактическое дѣйствіе арміи и флота возможно, являются: атака или оборона укрѣпленнаго приморскаго пункта или позиціи, доступной обстрѣливанію съ моря (примѣръ Кинчжоу), фланговое прикрытіе коммуникаціонныхъ береговыхъ линій, проходящихъ въ сферѣ огня флота, содѣйствіе въ атакѣ или оборонѣ береговыхъ укрѣпленій, прикрытіе десанта, содѣйствіе высадкѣ его, охрана сообщеній десанта съ тыломъ и т. п. Сюда же относятся совмѣстныя дѣйствія въ рѣкахъ, шхерахъ и т. п.

Относительно содѣйствія во взятіи береговыхъ укрѣпленій флотъ не можетъ оказать той широкой поддержки, которую нѣкоторые отъ него ожидаютъ.

Боевые корабли не вооружены орудіями съ крутой траекторіей, вслѣдствіе чего они не въ состояніи разрушать крѣпко построенныхъ казематовъ; почему обстрѣливаніе современныхъ береговыхъ укрѣпленій съ военныхъ судовъ сравнительно мало дѣйствительно и можетъ примѣняться лишь въ исключительныхъ случаяхъ. Къ тому же снаряды крупной артиллеріи имѣются на корабляхъ въ ограниченномъ количествѣ, а орудія могутъ выдержать относительно небольшое число боевыхъ выстрѣловъ, которые должны производиться лишь при увѣренности въ дѣйствительности результатовъ стрѣльбы.

Что же касается участія флота въ содѣйствіи оборонѣ береговыхъ укрѣпленій, то это участіе можетъ быть допустимо лишь для судовъ, которыя не имѣютъ возможности крейсировать въ открытомъ морѣ. въ виду слабости ихъ сравнительно съ флотомъ противника, и принуждены укрыться въ укрѣпленной гавани подъ защитой береговыхъ укрѣпленій.

Такія суда не только могутъ, но обязаны содѣйствовать оборонѣ береговыхъ укрѣпленій, но вообще флотъ долженъ стремиться, пока есть возможность, оставаться въ открытомъ морѣ.

Въ совмѣстныхъ дѣйствіяхъ арміи и флота не рѣдко бываютъ тренія, какъ въ виду незнакомства одной стороны

съ основными свойствами другой и съ тѣми требованіями, которыя можно ей предъявить, такъ и въ виду неопредѣленности во взаимномъ подчиненіи.

Параллель между сухопутными и морскими должностями слѣдующая:

Командующій арміей равенъ командующему флотомъ.

Командиръ корпуса равенъ начальнику эскадры или отдѣльнаго отряда.

Начальникъ сухопутной дивизіи равенъ начальнику дивизіи флота.

Командиръ сухопутной бригады равенъ начальнику бригады флота.

Командиръ полка равенъ начальнику дивизіона или командиру судна 1-го ранга.

Командиръ отдѣльнаго баталіона равенъ командиру судна 2-го ранга.

Командиръ неотдѣльнаго баталіона равенъ командиру судна 3-го ранга.

Однако эта параллель чиновъ часто непримѣнима на практикѣ, а подчасъ и вредна. Дѣло въ томъ, что если въ чисто сухопутныхъ дѣйствіяхъ часто нельзя для опредѣленія отвѣтственнаго начальника считаться исключительно чинами или должностями, то при совмѣстныхъ дѣйствіяхъ сухопутныхъ войскъ и флота—тѣмъ болѣе; начальствовать долженъ тотъ, кто является главнымъ отвѣтственнымъ лицомъ и на комъ логически лежитъ главная тяжесть операціи и связанной съ ней отвѣтственности; будетъ совершенно противоестественнымъ, если начальникъ десантнаго отряда, явившись старшимъ въ должности, станетъ распоряжаться и управлять технически движеніемъ десантной флотиліи въ морѣ; такъ же нелогически будетъ, если морской начальникъ, присланный съ кораблями для содѣйствія начальнику такой сухопутной позиціи, какъ напримѣръ Кинчжоу, оказавшись старшимъ, станетъ распоряжаться обороной всей позиціи.

Во избѣжаніе треній въ такихъ случаяхъ старшимъ начальникомъ, объединяющимъ армію и флотъ, необходимо предвидѣть случаи совмѣстныхъ дѣйствій и, если возможно, предусмотрѣть вопросъ объ единоначаліи. Если же такое единоначаліе не установлено, то не можетъ быть рѣчи о равненіи во всѣхъ случаяхъ должностями и чинами; обѣ стороны должны итти на уступки въ смыслѣ своего самолюбія, помня лишь пользу дѣла и отвѣтственность; при этомъ не надо забывать, что при объединеніи власти, общій начальникъ долженъ предоставлять подчиненнымъ ему чинамъ свободу въ выборѣ средствъ для выполненія поставленной цѣли, отнюдь не вмѣшиваясь въ техническую часть исполненія.

Глава IX *).

Десантныя операціи.

1. Общія понятія.

Десантной операціей называется перевозка войскъ моремъ и высадка на непріятельскомъ берегу. Десантная операція можетъ быть предпринята лишь той стороной, которая въ данное время господствуетъ на морѣ. Поэтому флотъ другой стороны долженъ быть либо разбитъ въ морскомъ сраженіи, либо сдѣланъ неподвижнымъ посредствомъ блокады въ гавани. Направленіе же десантнаго отряда, хотя бы и въ сопровожденіи боевого флота для защиты отъ нападенія, пока противникъ свободно крейсируетъ въ открытомъ морѣ, является крайне рискованнымъ предпріятіемъ.

Десантные отряды состоятъ главнымъ образомъ изъ пѣхоты съ ея артиллеріей; конница же берется въ ограниченномъ количествѣ въ виду трудности ея перевозки.

Сила десантнаго отряда, могущаго *одновременно* [1]) высадиться *въ одномъ пунктѣ* [2]) непріятельскаго берега опредѣляется нынѣ не болѣе, какъ въ *корпусъ* (40—50 т. человѣкъ). При разновременныхъ высадкахъ или одновременныхъ, но въ разныхъ пунктахъ высадиться можетъ армія любой силы.

Перевозка войскъ по водѣ не можетъ совершаться на судахъ боевого флота, такъ какъ на нихъ не имѣется свободнаго мѣста для людей, лошадей, орудій, обоза, запасовъ и т. п., и принять на себя десантъ они могутъ лишь самый ничтожный.

---

[1]) Глава эта была на разсмотрѣніи въ Морскомъ Генер. Штабѣ въ болѣе сокращенномъ видѣ.

[2]) Понимая эти слова широко (см. далѣе).

Въ настоящее время перевозка десанта на боевыхъ корабляхъ не практикуется [1]), а для этой цѣли служатъ или спеціально устроенные военные транспорты [2]) или просто комерческіе пароходы.

2. Характеръ десантныхъ операцій.

Десантныя операціи бываютъ весьма различны, какъ по цѣли ихъ производства, такъ и по количеству участвующихъ въ нихъ войскъ.

Называть всѣ десантныя операціи „экспедиціями" [3]) едва-ли правильно, такъ какъ послѣднее слово пріобрѣло довольно узко-опредѣленное значеніе; оно съуживаетъ понятіе десантныхъ операцій и даетъ имъ иногда превратное толкованіе.

Десантныя операціи бываютъ слѣдующія:

1. Десанты особыхъ экспедиціонныхъ отрядовъ, направляемыхъ на острова или въ заморскія страны (примѣры: десанты американцевъ на остр. Кубу въ 1898 г., экспедиція французовъ въ Мексику въ 1861—63 г., экспедиціи англичанъ, нѣмцевъ и др. европейскихъ народовъ въ Африку; предполагалась экспедиція русскаго десантнаго корпуса изъ Одессы въ Китай въ 1900 г.).

2. Десанты армій на непріятельскомъ берегу, отдѣленномъ отъ своей страны моремъ (примѣры: десанты англичанъ въ Англо-Трансваальскую войну 1899 г. и японцевъ въ войны Кит.-Японскую 1894 г. и Русско-Японскую 1904—5 г.г.).

3. Десанты въ непріятельскую страну, имѣющую со своей связь и сушей, какъ вспомогательное средство для дѣйствій во флангъ и тылъ главной непріятельской арміи, для дѣйствій на второстепенныхъ театрахъ, для поднятія возстанія въ нѣкоторыхъ частяхъ непріятельскаго государ-

---

[1]) Кромѣ исключительныхъ случаевъ.

[2]) Для перевозки лошадей устраиваются транспорты-конюшни.

[3]) Какъ это дѣлается въ нѣкоторыхъ трудахъ...

ства, для овладѣнія важными стратегическими пунктами, осады приморскихъ крѣпостей и проч. [1]).

4. Десанты вспомогательнаго характера небольшихъ отрядовъ для овладѣнія береговыми укрѣпленіями, портами и проч. (примѣръ: занятіе фортовъ въ Таку, 1900 г.).

5. Десанты мелкихъ отрядовъ для разрушенія прибрежной жел. дороги, мостовъ, тунелей, наблюдательныхъ станцій и проч. съ быстрой обратной посадкой на суда.

3. Опредѣленіе количества судовъ, потребныхъ для десанта, и распредѣленіе по нимъ войскъ и грузовъ.

Для расчета, какой десантъ можетъ принять на себя данный транспортъ и обратно—сколько транспортовъ необходимо для перевозки опредѣленнаго десантнаго отряда могутъ быть даны лишь среднія цыфры. Для этого расчета важно знать не водоизмѣщеніе корабля, а его *грузовую вмѣстимость,* т. е. объемъ помѣщеній пригодныхъ для размѣщенія людей и груза; вмѣстимость эта выражается въ регистровыхъ тоннахъ (регистровый тоннъ равенъ 100 кубич. футамъ).

Но хотя вся грузовая вмѣстимость и можетъ быть использована для груза, все же для людей и лошадей, требующихъ свѣта и воздуха, нѣкоторыя помѣщенія отведены быть не могутъ. Поэтому при расчетахъ для опредѣленія, сколько людей и лошадей можетъ быть принято на данный транспортъ, надо сбавить съ грузовой вмѣстимостью около 27%; остальные 73% отъ грузовой вмѣстимости могутъ быть использованы для перевозки людей съ войсковымъ грузомъ и лошадей.

Опытъ и практика показываютъ, что при дальнихъ перевозкахъ (болѣе 36 часовъ) на 1 человѣка необходимо около 3-хъ тоннъ вмѣстимости, на 1 лошадь около 4-хъ, на одно полевое орудіе или повозку около 95.

---

[1]) Въ разсужденіяхъ о возможности или невозможности десантныхъ операцій, ихъ выгодности и вѣроятной силы отрядовъ часто имѣютъ въ виду только этотъ видъ десантныхъ операцій, не имѣвшихъ мѣста въ большихъ европейскихъ войнахъ прошлаго столѣтія, но могущихъ имѣть мѣсто въ будущихъ войнахъ.

При короткихъ перевозкахъ на человѣка можно положить $1^1/_2$ тонны.

Для опредѣленія же сколько людей и лошадей и т. д. можно помѣстить въ опредѣленной части корабля выведены практически слѣдующія среднія цифры: на 1 человѣка необходимо не менѣе 10 квадр. футовъ площади (въ трюмѣ при той же площади около 70 куб. футовъ воздуха); на 1 лошадь на палубѣ около 30 квадр. фут., въ трюмѣ—40 кв. фут.; для орудія — 45 квадр. фут., для передка — 35 кв. фут., заряднаго ящика и четырехколесной повозки—80 кв. фут., двухколесной повозки—45 кв. футовъ.

По другимъ даннымъ, вычисленнымъ въ саженяхъ и аршинахъ, необходимо: на 1 человѣка не менѣе $^3/_4$ аршина по ширинѣ и 3 аршинъ по длинѣ; для лошади $1\frac{1}{2}$ арш. въ ширину и $3^1/_2$ арш. въ длину; для повозки—$1^1/_3$ кв. сажень, для 8 орудій—$7^1/_2$ кв. сажень, для 8 передковъ—5 кв. сажень.

Распредѣленіе войскъ и грузовъ по судамъ должно быть сдѣлано предварительно, чтобы морское начальство могло соотвѣтственнымъ образомъ подготовить и приспособить суда для того или другого рода войскъ и тяжестей.

Войска должны размѣщаться на транспортахъ цѣлыми административными или тактическими единицами; помѣщать людей части на одномъ транспортѣ, а лошадей, орудія и запасы этой же части на другомъ—не рекомендуется, такъ какъ войска сейчасъ же по высадкѣ должны имѣть все необходимое при себѣ. Только тѣ предметы, которые не скоро понадобятся войскамъ, могутъ быть нагружены на другое судно, отдѣльно отъ своей части; разбивать грузъ каждой отдѣльной части по нѣсколькимъ судамъ отнюдь нельзя. Укупорка тяжестей должна быть прочна и по величинѣ соотвѣтствовать размѣрамъ судовыхъ люковъ.

Считая грубо, большой военный транспортъ можетъ вмѣщать примѣрно 1 баталіонъ военнаго состава съ соотвѣтственною частью обоза, эскадронъ или батарею съ обозомъ же. Для перевозки корпуса военнаго состава (32 баталіона, 12 батарей, 24 эскадрона, 2 конныхъ батареи) необходимо около 70 большихъ транспортовъ.

4. Организація командованія.

Въ виду того, что ясное разрѣшеніе вопроса о взаимоотношеніяхъ начальствующихъ лицъ является вообще весьма важнымъ, въ особенности же при совмѣстныхъ дѣйствіяхъ сухопутныхъ войскъ съ флотомъ,—при десантныхъ операціяхъ вопросъ этотъ долженъ быть рѣшенъ въ въ каждомъ случаѣ вполнѣ точно и опредѣленно.

Во главѣ частей десантнаго отряда будутъ стоять три самостоятельныхъ начальника: 1) начальникъ отряда сухопутныхъ войскъ, 2) начальникъ отряда транспортовъ (адмиралъ или морской штабъ-офицеръ) и 3) начальникъ отряда боевыхъ судовъ, сопровождающихъ транспорты. Эти три лица должны обязательно быть объединены подъ властью одного лица. Лицо это можетъ быть или командующій флотомъ въ данномъ морѣ или же особый начальникъ—командующій экспедиціей (или начальникъ десантной операціи); едва ли желательно, чтобы это лицо соединяло въ себѣ и обязанности одного изъ трехъ вышеупомянутыхъ начальниковъ, такъ какъ съ одной стороны обязанности каждаго и такъ обширны и многосложны, а съ другой—заботы по одной изъ составныхъ частей могутъ поглотить вниманіе со всего цѣлаго.

Болѣе цѣлесообразно начальникомъ десантной операціи назначать адмирала, хотя возможно назначеніе и сухопутнаго генерала. Начальникъ штаба его долженъ быть другого рода службы: у начальника-моряка—генералъ или штабъ-офицеръ сухопутнаго Генеральнаго Штаба, и обратно. Начальникъ десантной операціи долженъ руководить ею директивами, не вдаваясь въ область техники выполненія.

Наиболѣе важна роль общаго начальника въ моментъ высадки, особенно если она производится съ боемъ.

Срокъ подчиненія сухопутнаго отряда начальнику десантной операціи зависитъ отъ характера послѣдней. Если транспорты и эскадра послѣ высадки уходятъ обратно въ отечественныя воды, то съ высадкой отряда на берегъ и уходомъ кораблей и транспортовъ естественно рушится связь между ними и не требуется объединенія ихъ общимъ начальствомъ.

Если же возможна обратная посадка войскъ на суда, въ виду чего транспорты и эскадра остаются у непріятельскихъ береговъ, объединеніе сухопутныхъ и морскихъ силъ должно продолжаться или до конца экспедиціи (операціи) или до ухода транспортовъ и эскадры.

Срокъ подчиненія сухопутныхъ и морскихъ силъ одному начальнику и дальнѣйшая обязанность послѣдняго должны быть ясно и точно опредѣлены общимъ главнокомандующимъ.

Во время нахожденія войскъ въ плаваніи старшій изъ присутствующихъ на транспортѣ сухопутныхъ начальниковъ является начальникомъ эшелона. Всѣ сухопутные чины, находясь на транспортѣ, подчинены: если транспортъ военный—командиру его, если же транспортъ коммерческій, то назначенному морскимъ начальствомъ завѣдывающему транспортомъ морскому офицеру.

5. Посадка войскъ на суда.

Въ большинствѣ случаевъ посадка войскъ на суда будетъ производиться въ гаваняхъ съ пристаней. Такая посадка особыхъ препятствій не представитъ. Посадка же на суда, стоящіе не у пристаней, значительно болѣе сложна и затруднительна.

Посадка на суда производится согласно особой диспозиціи начальника отряда. Въ диспозиціи должно быть указано: 1) распредѣленіе войскъ и обозовъ по судамъ; 2) съ какихъ пристаней совершать посадку и къ какому времени прибыть къ мѣсту ея; 3) пути слѣдованія къ пристанямъ; 4) къ какому времени и куда должны прибыть назначенные отъ частей лица съ линейными для полученія указаній по посадкѣ; 5) береговой комендантъ, наблюдающій за общей посадкой, морскіе или сухопутные офицеры, наблюдающіе за посадкой на каждой пристани (коменданты) и на каждомъ суднѣ; 6) время снятія съ якоря и условный знакъ для этого; 7) порядокъ слѣдованія судовъ; 8) мѣсто начальника отряда. Кромѣ этого въ диспозиціи излагается все, что по обстоятельствамъ будетъ нужно.

Разстановка транспортовъ вдоль грузовой линіи набережныхъ и пристаней дѣлается наканунѣ дня посадки, когда кончены всѣ работы по оборудованію транспортовъ и снабженію ихъ всѣмъ необходимымъ. За опредѣленный въ диспозиціи промежутокъ времени войска должны выслать въ распоряженіе берегового коменданта къ назначеннымъ пунктамъ по одному офицеру отъ каждаго баталіона, эскадрона и батареи, по нѣсколько нижнихъ чиновъ отъ этихъ же частей и всѣхъ линейныхъ. Лица эти получаютъ указанія о порядкѣ посадки, мѣстѣ построенія войскъ, распредѣленіи рабочихъ и т. д. и встрѣчаютъ свои части.

Повозки, орудія, лошади и грузы размѣщаются по подъемнымъ кранамъ, причемъ предназначенное къ погрузкѣ въ ближайшую очередь ставится ближе къ транспорту; къ каждому крану назначается офицеръ для наблюденія и руководства погрузкой.

Прежде всего грузятся тяжести, обозъ и орудія, затѣмъ лошади и послѣдними люди; слѣдуетъ грузить такъ, чтобы при высадкѣ то, что должно быть выгружено раньше, имѣлось ближе подъ рукой.

Лошади грузятся на транспортъ или съ пристани по отлогимъ сходнямъ на верхнюю палубу а оттуда по сходнямъ-же въ трюмъ, или же поднимаются судовыми стрѣлами или кранами съ пристани въ спеціальныхъ деревянныхъ стойлахъ (ящикъ, въ которомъ помѣщается одна лошадь) или въ подъемныхъ стропахъ. Первый видъ погрузки лошадей очевидно простъ, при другихъ же придется преодолѣть нѣкоторыя затрудненія.

Передъ посадкой людей все пространство судна, предназначенное для ихъ помѣщеній, разбивается начальникомъ части, слѣдующей на транспортѣ, совмѣстно съ капитаномъ его, на ротные и др. участки, которые обозначаются линейными и другими людьми и отмѣтками мѣломъ, веревками и т. п. Люди должны итти на транспортъ по сходнямъ въ установленномъ порядкѣ; на транспортѣ они выстраиваются въ указанныхъ мѣстахъ и ожидаютъ дальнѣйшихъ приказаній.

Посадка и погрузка на суда, не стоящіе у пристаней и набережныхъ, требуетъ предварительной погрузки на

баржи, барказы, шлюпки и т. д. Посадка эта требуетъ еще больше предварительныхъ расчетовъ и распоряженій.

Указать время, необходимое для погрузки и посадки, весьма затруднительно, такъ какъ скорость посадки зависитъ отъ многихъ причинъ; одно изъ главныхъ условій быстроты погрузки—грузятъ ли съ пристаней или нѣтъ; въ первомъ случаѣ—отъ величины ихъ, удобства и т. п.

Быстрота погрузки и посадки во многомъ будетъ зависить отъ порядка при ея производствѣ, а также отъ точности и опредѣленности предварительныхъ расчетовъ и отданныхъ распоряженій.

6. Плаваніе.

Какъ выше сказано, перевозка десанта совершается нынѣ лишь на транспортахъ или на коммерческихъ пароходахъ. Боевые же корабли должны лишь сопровождать десантную флотилію, такъ какъ даже при господствѣ на морѣ стороны, предпринимающей десантъ, отъ слабѣйшаго флота другой стороны можно все же ждать нѣкоторыхъ дѣйствій, въ особенности ночныхъ (напримѣръ атакъ миноносцами); кромѣ того боевые корабли могутъ содѣйствовать высадкѣ десанта.

Что же касается участія въ защитѣ десантной флотиліи самихъ сухопутныхъ войскъ, то теперь, когда абордажъ больше не практикуется, участіе это совершенно безцѣльно; расходъ патроновъ совершенно не можетъ быть оправданъ тѣми ничтожными потерями, которыя могутъ быть нанесены личному составу корабля, напавшаго на десантный отрядъ и приблизившагося на дальность ружейнаго выстрѣла, такъ какъ почти весь личный составъ будетъ укрытъ отъ пуль.

Относительно порядка на транспортахъ во время плаванія должно быть предварительно разработана Инструкція, соглашеніемъ морского и сухопутнаго начальства.

Инструкція должна предусмотрѣть всѣ вопросы, касающіеся плаванія какъ то: 1) взаимоотношенія сухопутныхъ и морскихъ чиновъ, 2) порядокъ продовольствія офицеровъ, нижнихъ чиновъ и лошадей, 3) водопой, 4) внутренняя служба на транспортѣ, 5) соблюденіе порядка и морскихъ правилъ, 6) пользованіе заболѣвшихъ, 7) мѣры противъ

пожара, 8) занятія и работы во время плаванія, 9) освѣженіе воздуха въ помѣщеніяхъ, 10) расписаніе по тревогамъ, 11) мѣры на случай бури или катастрофы въ морѣ и т. п. Инструкція должна быть изучена войсками до посадки. Относительно же цѣли десантной операціи, пункта и порядка высадки, характера дѣйствій при высадкѣ и по совершеніи ея и т. п. отдается особая диспозиція, которая должна стать извѣстна войскамъ уже въ плаваніи.

По этой диспозиціи на каждомъ транспортѣ отдается приказаніе о порядкѣ высадки и дѣлается расписаніе людей по трапамъ и штормъ-трапамъ, орудій, лошадей, повозокъ и груза по стрѣламъ и кранамъ, а также назначаются люди для работъ по выгрузкѣ и отдаются другія необходимыя распоряженія.

7. О десантѣ по Морскому Уставу.

(Глава четырнадцатая Морского Устава).

1. Сухопутныя войска, назначенныя для перевоза на эскадрѣ, распредѣляются на корабли [1]) оной по взаимному соглашенію флагмана и начальника сихъ войскъ. Со шлюпками, назначенными для принятія войскъ, отправляются съ каждаго корабля одинъ изъ вахтенныхъ начальниковъ и нѣсколько офицеровъ, по усмотрѣнію командировъ; а со всей эскадры, для общаго надзора, назначается одинъ штабъ - офицеръ. Самая погрузка и перевозка войскъ производится по предварительно сдѣланному расчету, подъ наблюденіемъ и отвѣтственностью флотскихъ офицеровъ. Высадка десанта съ флота производится по тѣмъ же правиламъ.

2. Генералы и офицеры десантныхъ войскъ размѣщаются на кораблѣ, по распоряженію командира, сообразно ихъ чинамъ. Нижніе чины помѣщаются по усмотрѣнію командира. Командиръ особенно заботится о чистотѣ воздуха въ помѣщеніи, отведенномъ для десантныхъ войскъ, и о томъ, чтобы для больныхъ изъ десанта, въ случаѣ недостатка мѣста въ корабельномъ лазаретѣ, было отведено удобное по возможности помѣщеніе.

---

[1]) Какъ выше было сказано, перевозка десанта на боевыхъ корабляхъ теперь почти не практикуется.

3. Вмѣстѣ съ отводомъ помѣщенія для чиновъ десантныхъ войскъ, командиръ назначаетъ мѣста для ихъ оружія, ящиковъ и вообще ихъ вещей, заботясь въ особенности, чтобы зарядные ящики были поставлены въ мѣстахъ безопасныхъ и чтобы были надежно укрѣплены. При погрузкѣ и выгрузкѣ сихъ предметовъ принимаются возможныя мѣры для предохраненія ихъ отъ подмочки и поврежденія.

4. Всѣ чины десантныхъ войскъ вполнѣ подчиняются морскимъ постановленіямъ и установленному на кораблѣ порядку, отнюдь не вмѣшиваясь ни въ какія распоряженія по управленію кораблемъ. Въ случаѣ нарушенія кѣмъ либо изъ десанта предписанныхъ правилъ, командиръ обращается къ старшему изъ находящихся на кораблѣ сухопутныхъ чиновъ съ требованіемъ взыскать съ виновнаго по морскимъ законамъ. Подобное требованіе должно быть исполнено немедленно и безпрекословно. Въ важныхъ случаяхъ командиръ, сверхъ того, доноситъ объ этомъ флагману.

5. Для сбереженія здоровья и для занятія нижнихъ чиновъ десанта они расписываются, по усмотрѣнію командира корабля, на вахты и принимаютъ участіе, по мѣрѣ возможности, въ корабельныхъ работахъ, а для надзора за ними чередуются между собою сухопутные оберъ-офицеры.

6. При тревогѣ чины десантныхъ войскъ расписываются, по усмотрѣнію командира, для замѣщенія выбывшихъ, къ орудіямъ, по абордажнымъ партіямъ, къ переноскѣ раненыхъ и т. д., причемъ имъ объясняется, что каждому изъ нихъ должно дѣлать.

7. Во все время пребыванія своего на кораблѣ, офицеры и нижніе чины, къ составу десанта принадлежащіе, довольствуются: офицеры столомъ въ соотвѣтственной ихъ званію каютъ-компаніи, за счетъ причитающихся имъ по положенію пассажирскихъ денегъ, а нижніе чины морскою провизіею.

8. Лошади десанта, за неимѣніемъ особенно устроенныхъ для нихъ транспортовъ, могутъ помѣщаться, въ случаѣ нужды, въ маломъ числѣ, въ особенныхъ стойлахъ, если таковыя имѣются, въ мѣстахъ, указанныхъ командиромъ.

9. При погрузкѣ лошадей на шлюпки и выгрузкѣ съ оныхъ, принимаются особыя предосторожности, какъ-то:

дѣлается настилка и т. п. Для сихъ лошадей должно стараться имѣть по возможности прессованное сѣно.

10. Командиръ, получивъ точныя свѣдѣнія о числѣ чиновъ десанта, принятыхъ на корабль, доноситъ о томъ въ своихъ рапортахъ своему начальству.

8. Выборъ мѣста высадки и рекогносцировка его.

Высадку желательно производить въ гаваняхъ. Только при невозможности этого, слѣдуетъ пользоваться бухтами, защищенными отъ вѣтра, и въ крайности рѣшаться на высадку на открытомъ берегу, такъ какъ возможность таковой будетъ находиться въ полной зависимости отъ состоянія погоды.

При высадкѣ въ гаваняхъ надо стремиться, чтобы вся выгрузка, въ особенности же выгрузка лошадей, орудій и повозокъ, происходила бы непосредственно на пристани или набережной безъ перегрузки на шлюпки или паромы. Весьма выгодно производить высадку въ устьяхъ рѣкъ.

Если высадка должна производиться внѣ гаваней, то мѣсто высадки должно удовлетворять слѣдующимъ условіямъ въ смыслѣ безопасности высадки и удобства ея: 1) полоса берега должна давать возможность произвести одновременно высадку съ большого числа судовъ [1]), 2) берегъ долженъ быть открытый и по возможности выдающійся, чтобы его можно было обстрѣлять съ флота перекрестнымъ огнемъ, 3) глубина воды у берега должна позволять флоту подходить возможно ближе къ берегу, а шлюпкамъ къ самому берегу; отсутствіе подводныхъ камней и отмелей; 4) берегъ долженъ быть не крутой и удобовосходимый; 5) вблизи должна быть прѣсная вода, мѣстность должна быть здоровой и т. п. Особенно выгодной въ смыслѣ безопасности отъ непріятеля является высадка на узкомъ полуостровѣ, доступъ на который

[1]) Для одновременной высадки корпуса требуется полоса берега въ 15—20 верстъ (Лееръ. Стратегія, ч. III); такъ какъ такую полосу найти трудно, то по большей части высадку придется производить послѣдовательно, въ нѣсколько рейсовъ.

войскамъ противника преграждается высадкой авангарда въ части полуострова, примыкающей къ берегу, и созданіемъ тамъ оборонительной линіи.

Что же касается нахожденія на берегу опорныхъ пунктовъ, то ихъ присутствіе иногда весьма выгодно, иногда же наоборотъ весьма затруднитъ высадку; выгодны они, когда въ мѣстѣ высадки противника нѣтъ и занять опорные пункты удастся раньше десанту; если же на мѣстѣ высадки есть противникъ, то присутствіе опорныхъ пунктовъ можетъ ему весьма способствовать помѣшать высадкѣ, или въ значительной степени затруднитъ ея производство, имѣя въ пунктѣ высадки незначительный отрядъ. Высаживающему выгодно присутствіе у пункта высадки островова или полуострововъ, для созданія тамъ базы.

Къ рекогносцировкѣ пункта высадки должны привлекаться морскіе и сухопутные чины, въ томъ числѣ и спеціалисты: минеры, инженеры и т. п. Лица, назначенныя для рекогносцировки, отправляются къ пункту высадки на быстроходномъ крейсерѣ, причемъ для отвлеченія вниманія противника необходимо производить и демонстративныя рекогносцировки.

Рекогносцировка должна главнымъ образомъ выяснить: 1) характеръ пункта высадки и морского дна у этого пункта, 2) минировано ли прилегающее къ берегу море и 3) находятся ли у предположеннаго для высадки пункта войска непріятеля и если находятся, то въ какомъ количествѣ и какъ расположены. Развѣдчикамъ придется вѣроятно высадиться для рекогносцировки на берегъ.

Очень важная для предпринимающей десантную операцію стороны данная о расположеніи непріятельскихъ войскъ въ ближайшемъ къ пункту высадки раіонѣ можетъ быть развѣдана почти исключительно помощью тайной развѣдки.

9. Высадка.

Вопросъ о времени, потребномъ для высадки, является весьма гадательнымъ. Быстрота высадки зависитъ отъ многихъ причинъ, какъ-то: 1) производится ли высадка въ гавани или на берегу, 2) производится ли она съ пересад-

кой на мелкія суда или безъ таковой, 3) отъ количества и качества мелкихъ судовъ (шлюпокъ), 4) производится ли высадка съ боемъ или безъ него и т. д. [1]).

Высадка въ гаваняхъ непосредственно на пристаняхъ или набережныхъ будетъ производиться почти по тѣмъ же правиламъ, что и посадка, только въ обратномъ порядкѣ.

Что же касается высадки внѣ гаваней, то она производится различно въ зависимости отъ того, занятъ ли берегъ противникомъ или нѣтъ.

А. Высадка на берегу, незанятомъ противникомъ.

Если противника у пункта высадки нѣтъ, то заблаговременно къ пункту высадки отправляются крейсера для разстановки буйковъ (обозначеніе мѣстъ транспортовъ) и для высадки на берегъ линейныхъ. Послѣ установки транспортной эскадры на якорь, согласно отданной заранѣе морской диспозиціи, на воду спускаются всѣ шлюпки и направляются къ транспортамъ, на которыхъ слѣдуетъ авангардъ. Въ виду важнаго значенія произвести высадку одновременно возможно большимъ числомъ войскъ, однимъ изъ важнѣйшихъ является вопросъ о снабженіи транспортовъ достаточнымъ количествомъ шлюпокъ большой вмѣстимости. Авангардъ высаживается первымъ; люди спускаются на шлюпки согласно составленному въ плаваніи расписанію по трапамъ или по штормъ-трапамъ (веревочныя лѣстницы); во второмъ случаѣ высадка ускорится; лошади, орудія и повозки спускаются при помощи стрѣлъ и крановъ. При выгрузкѣ матеріальной части сперва выгружаются предметы наиболѣе необходимые войскамъ для боя: патроны, снаряды, шанцевый инструментъ, лазаретныя линейки и т. д.

Руководить движеніемъ шлюпокъ къ берегу должно морское начальство.

По высадкѣ на берегъ роты собираются у линейныхъ значковъ.

---

[1]) Блуме считаетъ потребнымъ на высадку корпуса 44 часа, Лееръ — 24 часа, Дегуи — 6 — 6½ часовъ.

Послѣ высадки авангарда шлюпки направляются къ транспортамъ съ главными силами и перевозятъ ихъ въ порядкѣ, указанномъ въ диспозиціи. Раньше всѣхъ высаживается пѣхота, а потомъ уже артиллерія и конница. Перегрузка лошадей требуетъ наиболѣе времени; для высадки ихъ на берегъ необходимо устройство мостковъ.

Если извѣстно, что у намѣченнаго для высадки пункта непріятеля нѣтъ, но онъ можетъ подтянуть туда значительныя силы—необходимо отправлять суда къ мѣсту высадки ночью безъ огней и дѣлать всѣ приготовленія въ темнотѣ, чтобы съ разсвѣтомъ начать предпріятіе.

По высадкѣ на берегъ необходимо прежде всего укрѣпиться на немъ, т.-е. создать такъ называемый *амбаркаціонный пунктъ*, котораго главное назначеніе обезпечить успѣхъ обратной посадки, а также служить первымъ базисомъ для связи съ отечествомъ. Послѣдній вопросъ играетъ громаднѣйшее значеніе, такъ какъ высадившіяся на непріятельскій берегъ войска, лишенныя связи съ отечественными базами, могутъ быть обречены на полную гибель [1]).

Б. Высадка на берегу, занятомъ противникомъ.

Если извѣстно, что противникъ сосредоточилъ у намѣченнаго пункта высадки весьма значительныя силы, почти равныя силѣ десантнаго отряда, то отъ высадки въ этомъ пунктѣ придется отказаться. Иногда можно будетъ, приковавъ противника къ данному пункту приготовленіемъ къ высадкѣ, ночью перейти главными силами въ другой пунктъ.

Если же извѣстно, что у намѣченнаго пункта высадки хотя и имѣются войска противника, но не въ очень большомъ количествѣ, то на высадку рѣшиться можно.

---

[1]) Поучительна въ этомъ отношеніи экспедиція Бонапарта въ Египетъ въ 1798 г.: послѣ Абукирскаго сраженія, передавшаго господство на морѣ въ руки англичанъ, французскимъ войскамъ пришлось сложить оружіе передъ высадившимися впослѣдствіи англійскими войсками.

Иной исходъ Цусимскаго боя 1905 г. ставилъ бы Японскія арміи въ критическое положеніе.

Первой задачей является обстрѣливаніе непріятельскихъ войскъ, занявшихъ берегъ, съ военныхъ кораблей, сопровождающихъ транспортъ; военные суда для этого располагаются на флангахъ линіи транспортовъ, построившихся для высадки въ морѣ по диспозиціи.

Первою высаживаются всегда пѣхота съ пулеметами.

Высадка первыхъ войскъ (авангарда) на берегъ должна быть произведена возможно большимъ числомъ войскъ (пѣхотою) одновременно.

Подъ прикрытіемъ сильной канонады десантъ подготовляется къ высадкѣ, причемъ мелкимъ судамъ, на которыя пересаживаются войска съ транспортовъ, рекомендуется держаться на противоположной сторонѣ отъ берега. Когда всѣ шлюпки готовы, десантъ направляется къ назначенному сборному пункту. При слѣдованіи шлюпокъ къ берегу, непріятельское расположеніе и особенно пунктъ, намѣченный для высадки, усиленно обстрѣливается судовой артиллеріей; когда шлюпки находятся близко отъ берега можетъ быть также открытъ огонь изъ мелкихъ десантныхъ орудій и изъ пулеметовъ, находящихся на катерахъ и на другихъ мелкихъ судахъ; открывать же ружейный огонь со шлюпокъ не рекомендуется, такъ какъ онъ мало дѣйствителенъ. Когда шлюпки коснутся дна, люди выскакиваютъ изъ шлюпокъ въ воду, выбѣгаютъ на берегъ, разсыпаются въ цѣпь и открываютъ огонь; или же собираются у своихъ линейныхъ и дѣйствуютъ сообразно обстоятельствамъ. Во время производства первой высадки артиллерія и пулеметы съ мелкихъ судовъ поддерживаютъ высадку сильнымъ огнемъ, пока стрѣлки не закроютъ обстрѣливаемаго предмета; боевые же суда переносятъ свой артиллерійскій огонь съ береговой линіи на опорные пункты и тѣ предметы, за которыми могутъ скрываться резервы обороняющагося.

Наиболѣе трудна обязанность первыхъ высаживающихъ войскъ; для успѣха первой высадки необходимо высадку производить одновременно на длинной полосѣ побережья, соединяя главную высадку съ высадками на флангахъ ея; эти войска, помимо отвлеченія части противника отъ пункта главной высадки, будутъ имѣть еще задачей дѣйствовать въ охватъ и въ обходъ противнику, находя-

щемуся противъ пункта главной высадки; такимъ образомъ фронтальная атака однихъ высаживающихъ войскъ соединится съ фланговой другихъ.

Какъ уже было выше сказано, очень выгодна высадка на длинномъ полуостровѣ. Если онъ занятъ противникомъ, надо, высадкой первыхъ войскъ, угрожать его сообщеніямъ и дѣйствовать въ тылъ; если онъ противникомъ еще не занятъ, надо стремиться къ захвату перешейка и къ созданію тамъ оборонительной линіи для обезпеченія дальнѣйшей высадки.

Если пѣхотѣ десанта удастся захватить берегъ и оттѣснить противника, то сейчасъ же приступаютъ къ выгрузкѣ артиллеріи и кавалеріи, а затѣмъ и обозовъ, укрѣпляя въ тоже время позицію.

Первые бои высадившагося отряда должны происходить при дѣятельной поддержкѣ судовой артиллеріи флота.

10. Мѣстонахожденія транспортовъ послѣ высадки.

Вопросъ этотъ рѣшается различно въ зависимости отъ характера десантной операціи.

Весьма часто десантныя суда послѣ высадки войскъ на берегъ возвращаются обратно въ отечественныя воды за слѣдующими эшелонами войскъ [1]).

Но иногда, когда судьба высадившагося отряда сомнительна, суда не могутъ тотчасъ послѣ высадки уйти, а должны держаться у берега. Въ этомъ случаѣ необходимо сосредоточиться въ какой либо бухтѣ непріятельскаго берега или у близъ лежащихъ острововъ.

Наиболѣе желательнымъ является расположеніе десантной флотиліи у базиснаго и амбаркаціоннаго пункта, прикрытаго укрѣпленіями.

Во всякомъ случаѣ при возможности обратной посадки необходима надлежащая связь отряда съ транспортами, а также надежное обезпеченіе ихъ какъ съ суши (частью отряда и укрѣпленіями), такъ и съ моря (боевой эскадрой).

---

[1]) Какъ было напримѣръ въ Русско-Японскую войну 1904—5 гг.

11. Обратная посадка на суда (амбаркація).

Обратная посадка на суда войскъ, высадившихся на непріятельскомъ берегу, можетъ имѣть разный характеръ. Она можетъ производиться послѣ цѣлаго ряда операцій въ непріятельской странѣ (удачныхъ или неудачныхъ) или же можетъ явиться слѣдствіемъ неудачнаго боя послѣ высадки; можетъ быть добровольной или вынужденной; производится внѣ опасности отъ непріятеля или подъ его натискомъ; въ раіонѣ амбаркаціоннаго пункта или внѣ его и т. д.

Наиболѣе важнымъ во всѣхъ случаяхъ является очевидно вопросъ о мѣстонахожденіи транспортной флотиліи и боевого флота.

При обратной посадкѣ большую остроту пріобрѣтаетъ вопросъ командованія и единоначалія. Лишь въ экспедиціяхъ десантный отрядъ сохраняетъ по большей части прежняго начальника и не теряетъ связи съ флотомъ. Въ большинствѣ же случаевъ высадившійся на непріятельскомъ берегу отрядъ съ момента высадки дѣлается самостоятельнымъ или входитъ въ составъ арміи. Транспорты и военные корабли, сопровождавшіе ихъ, часто возвращаются обратно въ отечественныя гавани за другими войсками. Поэтому мѣры по организаціи обратной посадки и по организаціи единоначалія при ея производствѣ должны требовать вмѣшательства Главнокомандующаго.

Обратная посадка внѣ опасности отъ противника выполняется почти такъ же, какъ и посадка въ отечественномъ порту.

Посадка же подъ натискомъ противника должна быть признана за одну изъ труднѣйшихъ военныхъ операцій.

Она облегчается при производствѣ ея въ раіонѣ оборудованнаго амбаркаціоннаго пункта.

Посадка должна производиться согласно тщательно разработанной диспозиціи, въ которой необходимо предусмотрѣть какъ всѣ вопросы по производству самой посадки, такъ и по прикрытію ея арріергарднымъ боемъ.

Флотъ обязанъ оказывать при обратной посадкѣ широкое содѣйствіе своимъ артиллерійскимъ огнемъ.

Артиллерія большихъ судовъ должна держать подъ своимъ огнемъ насѣдающія войска противника и всю береговую полосу, примыкающую къ пункту обратной посадки. и гдѣ уже нѣтъ своихъ войскъ.

Посадка на суда производится въ обратномъ порядкѣ, чѣмъ высадка: сначала грузятся тяжести, затѣмъ свободная артиллерія, затѣмъ кавалерія и подъ конецъ пѣхота съ частью артиллеріи.

Наиболѣе трудной явится посадка на суда послѣднихъ войскъ, оставшихся на берегу и тѣснимыхъ противникомъ. Отступленіе ихъ начинается съ артиллеріи; послѣдними уходятъ десантныя судовыя морскія команды, если таковыя высажены были на берегу для прикрытія посадки сухопутныхъ войскъ на суда. Паровые катера, вооруженные артиллеріей, становятся съ наружной стороны фланговъ боевого расположенія послѣднихъ отступающихъ войскъ и огнемъ своей артиллеріи помогаютъ имъ отступать къ гребнымъ судамъ. Послѣднія находящіяся на берегу войска отступаютъ, отбивая атаки, къ шлюпкамъ и когда приблизятся къ послѣднимъ, то крайніе въ линіи катера и другія малыя суда открываютъ учащенный огонь изъ своихъ орудій и пулеметовъ. Войска бросаются къ шлюпкамъ, которыя подъ прикрытіемъ огня съ большихъ и малыхъ судовъ отваливаютъ отъ берега.

12. Противодѣйствіе высадкѣ (оборона береговъ).

Оборона береговъ почти всецѣло ввѣряется сухопутнымъ войскамъ; поэтому здѣсь повторимъ чисто конспективно обязанности войскъ въ этомъ случаѣ [1]).

Обороняющійся долженъ: 1) установить возможно тщательнѣе наблюденіе за моремъ; 2) самые важные пункты береговой полосы занять небольшими отрядами; 3) главную массу держать въ резервѣ группами на важнѣйшихъ узлахъ на ближайшей къ берегу и параллельной ему желѣзной дорогѣ; 4) резервы направлять лишь имѣя точныя и провѣренныя свѣдѣнія о высадкѣ.

---

[1]) Вопросъ этотъ подробно разбирается въ курсахъ прикладной тактики сухопутныхъ войскъ.

Что же касается содѣйствія со стороны флота, то это содѣйствіе должно выразится въ примѣненіи къ наблюденіямъ за моремъ морской службы связи и наблюденія (какъ и наблюдательныхъ кордоновъ пограничной и земской стражи). Содѣйствіе же самого флота (кораблей) можно ждать небольшого, такъ какъ на перевозку десанта противникъ рѣшиться лишь господствуя въ морѣ; но все же оттѣсненный слабѣйшій флотъ можетъ оказать нѣкоторую помощь, напримѣръ ночной атакой транспортовъ миноносцами и вообще ночными предпріятіями.

Глава X.

Справочныя свѣдѣнія, необходимыя для посѣщающихъ русскіе военные корабли.

(Выдержки изъ Морского Устава).

1. Всѣ чины и лица, находящіеся на кораблѣ [1]), обязаны, слѣдовать учрежденному на немъ законному порядку и никому не мѣшать въ отправленіи должности (ст. 1 Морского Устава).

Посѣтители и пассажиры.

2. Посѣтители допускаются на корабль только въ назначенные командиромъ дни и часы (ст. 1134).

3. Никому изъ постороннихъ лицъ не дозволяется осматривать корабль безъ разрѣшенія старшаго офицера и не иначе, какъ въ сопровожденіи судовыхъ офицеровъ или нижнихъ чиновъ, смотря по общественному положенію посѣтителя (ст. 1134).

4. Брать деньги съ посѣтителей нижнимъ чинамъ безусловно воспрещается (ст. 774).

5. Пассажиры принимаются на корабли, состоящіе въ составѣ эскадры, не иначе, какъ съ разрѣшенія флагмана, а на отдѣльно плавающіе корабли—съ разрѣшенія морского начальства, также портового начальства въ Россіи и русскихъ посольствъ за границей. Въ особенно важныхъ случаяхъ дозволяется командиру принимать пассажировъ подъ личной отвѣтственностью (ст. 1126).

[1]) Въ настоящей статьѣ и ниже подъ словомъ корабль подразумѣвается всякое судно, носящее военный флагъ.

Прибытіе на корабль.

6. Генералы, штабъ-офицеры, а изъ оберъ-офицеровъ имѣющіе Георгіевскій крестъ пристаютъ къ кораблю и съѣзжаютъ съ онаго съ правой стороны, а всѣ другія лица съ лѣвой.

Гражданскіе чины пользуются въ этомъ отношеніи правомъ наравнѣ съ военными соотвѣтствующаго чина (ст. 1105).

7. При входѣ на корабль, каждое лицо, безъ различія чиновъ, обязано отдавать честь шканцамъ, приподнимая головной уборъ (ст. 933).

Примѣчаніе. Согласно обычаю по трапу надо подниматься снимая пальто, если вахтенный начальникъ безъ онаго.

8. Лицамъ военно-сухопутнаго вѣдомства (за исключеніемъ: лицъ, имѣющихъ подъ своимъ начальствомъ морскія силы, Генералъ-Фельдмаршаловъ, Главнокомандующихъ, Военнаго Министра и мѣстнаго Генералъ-Губернатора) [1]) почести ограничиваются пріемомъ на кораблѣ (ст. 1235).

9. Пріемъ на кораблѣ для военныхъ чиновъ морского вѣдомства [2]) выражается въ слѣдующемъ: при посѣщеніи корабля лицами генеральскихъ чиновъ, офицеры и свободная команда становятся во фронтъ. Флагманъ лично встрѣчаетъ и провожаетъ всѣхъ старшихъ и равныхъ ему чиномъ; командиръ корабля встрѣчаетъ у трапа и провожаетъ всѣхъ старшихъ и равныхъ ему чиномъ; прочихъ штабъ-офицеровъ, встрѣчаетъ и провожаетъ старшій офицеръ, а всѣхъ остальныхъ—вахтенный начальникъ. Отъ спуска до подъема флага, офицеры и команда отъ вызова во фронтъ освобождаются. По прибытіи и съѣздѣ съ корабля какъ адмиральскихъ, такъ и другихъ чиновъ въ штатскомъ платьѣ, почести ограничиваются вызовомъ фалрепныхъ (см. 1231).

10. Для встрѣчи пріѣзжающихъ на корабль лицъ офицерскихъ чиновъ или пользующихся офицерскими правами

---

[1]) Этимъ лицамъ полагаются особыя почести.

[2]) Въ чемъ выражается пріемъ на кораблѣ чиновъ военно-сухопутнаго вѣдомства въ Морскомъ Уставѣ не опредѣлено.

и для провожанія съ него отъѣзжающихъ какъ во время стоянки на якорѣ, такъ и въ ходу, назначаются фалрепные (ст. 1259).

11. Къ навѣснымъ трапамъ назначается какъ на якорѣ, такъ и въ ходу, всегда только два фалрепныхъ, которые становятся по обѣ стороны входа (ст. 1262).

12. Къ парадным трапамъ фалрепные ставятся: по два человѣка на палубѣ у входа и по два на каждой укрѣпленной за бортомъ площадкѣ трапа (ст. 1263).

13. Полное число фалрепныхъ становится тѣмъ лицамъ, которымъ караулы отдаютъ честь. Остальнымъ лицамъ ставятъ только двухъ верхнихъ фалрепныхъ (ст. 1264).

14. Въ ночное время фалрепные становятся на трапъ, какъ сказано въ предыдущихъ статьяхъ, съ нарочно устроенными для этого фонарями. Независимо отъ этого, одинъ изъ фалрепныхъ высылается съ фонаремъ на трапъ, заблаговременно, для встрѣчи всякой пристающей къ борту шлюпки, хотя бы въ ней и не было офицера, равно и для провожанія отваливающихъ шлюпокъ (ст. 1265).

Права и обязанности пассажировъ.

15. Всѣ находящіеся на кораблѣ пассажиры, безъ различія чина и званія, подчиняются морскимъ постановленіямъ и установленному на кораблѣ порядку и не имѣютъ права вмѣшиваться ни въ какія распоряженія по управленію кораблемъ (ст. 1129).

16. О каждомъ пассажирѣ должно быть записано въ вахтенномъ журналѣ, когда и гдѣ онъ принятъ на корабль, а равно и время и мѣсто его съѣзда съ онаго (ст. 1128).

17. Пассажиры размѣщаются на кораблѣ по назначенію командира, который, сообразно званію ихъ, приказываетъ отвести имъ помѣщеніе въ каютахъ (по одному или по нѣсколько въ каждой), а въ крайнемъ случаѣ въ завѣшанныхъ мѣстахъ. При распредѣленіи каютъ соблюдается порядокъ чиновъ, причемъ командиръ долженъ стараться не стѣснять своихъ офицеровъ. Въ особенныхъ случаяхъ, онъ имѣетъ право уступать свою собственную каюту (1130 и 1111).

18. На корабляхъ воспрещаются всѣ игры на деньги и въ карты (ст. 16).

19. На шканцахъ соблюдается должная тишина и благочиніе и запрещается курить и садиться (ст. 937).

20. Почетная сторона шканецъ на якорѣ, или когда корабль идетъ на фордевиндъ и подъ парами, есть правая, а во всѣхъ другихъ случаяхъ навѣтренная (ст. 934).

21. Почетная сторона шканецъ предоставляется старшему въ присутствіе младшихъ и лицамъ, приглашеннымъ на оную старшимъ. При входѣ командира на шканцы, всѣ находящіеся на оныхъ, кромѣ старшаго офицера и вахтеннаго начальника, переходятъ на лѣвую или подвѣтренную сторону. Въ присутствіи флагмана, на почетной сторонѣ шканецъ остаются только командиръ и вахтенный начальникъ (ст. 935).

22. Во время подъема и спуска флага, когда музыка играетъ *гимнъ* и *„Коль славенъ нашъ Господь въ Сіонѣ“*, а также во время чтенія на шканцахъ морскихъ законовъ и постановленій всѣ обязаны быть съ непокрытою головою (ст. 317 и Инстр. вах. нач. ст. 20).

23. Нижніе чины корабля должны вставать для отданія почести лишь при проходѣ днемъ по батареямъ и жилымъ помѣщеніямъ адмирала или командира корабля (ст. 772).

Каютъ-компанія.

24. Каютъ-компанія есть мѣсто соединенія офицеровъ въ свободное отъ служебныхъ занятій время. Всѣ находящіеся въ оной обязаны соблюдать приличіе и порядокъ, достойный благороднаго общества офицеровъ (ст. 1113).

25. Первенствующимъ лицомъ въ каютъ-компаніи является старшій офицеръ или исполняющій его должность, а гдѣ таковаго не полагается старшій изъ флотскихъ офицеровъ. Онъ наблюдаетъ за сохраненіемъ въ оной порядка и приличія, не допускаетъ вовсе споровъ о религіи и сужденіи о начальствѣ и обязанъ отвращать личныя неудовольствія между офицерами или же оканчивать оныя миролюбиво. Когда признаетъ нужнымъ, онъ имѣетъ право дѣлать членамъ каютъ-компаніи замѣчанія, а въ случаяхъ важныхъ доноситъ командиру. Въ небытность старшаго офицера въ каютъ-компаніи, права его и обязанности переходятъ на старшаго изъ присутствующихъ (ст. 1114).

26. Часы для стола въ каютъ-компаніи назначаются при началѣ компаніи командиромъ, и старшій офицеръ имѣетъ надзоръ за соблюденіемъ установленнаго распредѣленія времени (ст. 1122).

27. Время стола для офицеровъ распредѣляется слѣдующимъ образомъ:

1) Утренній чай или завтракъ начинается въ семь часовъ утра и можетъ продолжаться до восьми съ половиною часовъ утра.

2) Завтракъ или обѣдъ начинается въ одиннадцать часовъ утра и можетъ продолжаться до половины второго пополудни.

3) Обѣдъ или ужинъ начинается въ шесть часовъ вечера и можетъ продолжаться до восьми съ половиною часовъ вечера (ст. 1123).

Примѣчаніе 1. Обѣдъ, завтракъ или ужинъ подаются не иначе, какъ съ разрѣшенія старшаго офицера.

Примѣчаніе 2. Въ субботу и наканунѣ праздниковъ, если служатъ всенощную, обѣдъ или ужинъ подается послѣ церковной службы.

Примѣчаніе 3. Кромѣ часовъ, назначенныхъ для стола, въ каютъ-компаніи всякая сервировка воспрещается за исключеніемъ чая, который можетъ подаваться въ часы, свободные отъ занятій и ученій.

28. Въ каютъ-компаніи всѣ офицеры должны быть въ установленной формѣ одежды.

Ношеніе фуражекъ въ каютъ-компаніи воспрещается.

За границею, при съѣздѣ на берегъ въ штатскомъ платьѣ, дозволяется быть въ ономъ только во время ожиданія отходящей на берегъ шлюпки. По возвращеніи съ берега штатское платье немедленно замѣняется форменною одеждою.

Игра на музыкальныхъ инструментахъ и пѣніе какъ въ каютъ-компаніи, такъ и въ офицерскихъ каютахъ, разрѣшается только до десяти часовъ вечера за исключеніемъ времени, назначеннаго для ученій и общихъ занятій или послѣобѣденнаго отдыха, въ кануны праздниковъ послѣ всенощной, по праздничнымъ днямъ до окончанія молитвы.

Спать, какъ днемъ, такъ и ночью, и вообще лежать въ каютъ-компаніи воспрещается.

Офицеры не имѣютъ права требовать въ каютъ-компанію нижнихъ чиновъ для какихъ бы то ни было объясненій; вообще, въ каютъ-компанію могутъ входить только вѣстовые и нижніе чины, посылаемые съ вахты (ст. 1124).

Продовольствіе пассажировъ.

29. Пассажиры, смотря по ихъ званію, получаютъ офицерскую или матросскую порцію, на точномъ основаніи существующихъ законоположеній о пассажирскихъ деньгахъ и о морской провизіи (ст. 1132).

30. Пассажирскія деньги во время плаваній производятся всѣмъ чинамъ морского и другихъ вѣдомствъ, которые поступаютъ на суда въ качествѣ пассажировъ (ст. 55 кн. XIII св. Морск. Пост.).

31. Пассажирскія деньги установлены въ слѣдующихъ размѣрахъ въ день: генеральскимъ чинамъ—5 руб. (150 руб. въ мѣсяцъ), штабъ-офицерамъ 2 руб. (60 руб. въ мѣсяцъ) и оберъ-офицерскимъ—1 рубль (30 руб. въ мѣсяцъ) (Табель IV, прил. къ ст. 2 кн. XIII С. М. П.).

32. Пассажиры, не имѣющіе чина, но по своему образованію или общественному положенію принадлежащіе къ офицерскому обществу, получаютъ пассажирскія деньги, какъ оберъ-офицеры и пользуются столомъ отъ каютъ-компаніи, которая и получаетъ за нихъ пассажирскія деньги (ст. 60 той-же книги).

33. Пассажирскія деньги выдаются тому, отъ кого пассажиры пользовались столомъ; имѣть съ пассажирами какіе-либо расчеты за ихъ содержаніе воспрещается (ст. 66 той же книги).

34. Пассажиры имѣютъ право на столъ: генералы—съ флагманами или командиромъ, штабъ-офицеры—съ командиромъ; а оберъ-офицеры пользуются столомъ отъ каютъ-компаніи (ст. 63 той же книги).

Съѣздъ съ корабля на берегъ.

35. Пассажиры не имѣютъ права съѣзжать съ корабля безъ вѣдома командира, который извѣщается также каждый разъ о возвращенiи ихъ на корабль (ст. 1133 Морск. Устава).

36. Для сообщенiя съ берегомъ имѣются очередныя шлюпки, которыя отваливаютъ отъ борта и съ берега въ опредѣленное расписанiемъ время. Послѣдняя очередная шлюпка должна отвалить отъ пристани не позже одиннадцати часовъ вечера, кромѣ случаевъ, когда командиръ признаетъ возможнымъ назначить другое время (ст. 1092).

37. Офицерамъ, съѣзжающимъ на берегъ, слѣдуетъ садиться въ шлюпку одновременно, по предложенiю вахтеннаго начальника, начиная со старшаго, и занимать мѣста по старшинству (ст. 1093).

Примѣчанiе. Если на той же шлюпкѣ отправляютъ и нижнихъ чиновъ, то они должны быть посажены въ шлюпку ранѣе офицеровъ.

38. На шлюпкахъ, какъ подъ веслами, такъ и подъ парусами, никто не долженъ сидѣть развалившись (ст. 1092).

39. Когда на шлюпкѣ находятся нѣсколько офицеровъ, то управленiе оною лежитъ на отвѣтственности старшаго; при этомъ сухопутные офицеры считаются младше всѣхъ морскихъ и числящихся по адмиралтейству. Управляющiй шлюпкой не долженъ отвлекать ее отъ даннаго порученiя (ст. 1084).

Примѣчанiе. Когда на шлюпкѣ находятся исключительно лица гражданскихъ чиновъ и званiй, то ею управляетъ старшина.

40. Для отданiя чести, когда офицеръ входитъ или выходитъ изъ шлюпки, старшина прикладываетъ руку къ фуражкѣ и командуетъ „встать“.

Примѣчанiе. Честь отдается старшему изъ присутствующихъ офицеровъ.

То же дѣлается на шлюпкахъ, стоящихъ съ гребцами: у борта, на шкентеляхъ, на бакштовахъ и у пристаней, при

проходѣ или приставаніи адмирала, флагъ-капитана, командира и старшаго офицера своего корабля. Для отданія почести всѣмъ прочимъ лицамъ старшина встаетъ, прикладываетъ руку къ фуражкѣ и командуетъ: „смирно".

Дневальные на шлюпкахъ отдаютъ честь, вставая и прикладывая руку къ фуражкѣ, всѣмъ офицерамъ, проходящимъ мимо на судахъ и шлюпкахъ (ст. 1095).

41. Каждый офицеръ, при проѣздѣ на шлюпкѣ мимо другого офицера старшаго чиномъ, обязанъ отдать честь, приложивъ руку къ головному убору, не вставая съ мѣста (ст. 1094).

42. При встрѣчѣ паровыхъ и гребныхъ шлюпокъ должны соблюдаться общія правила для предупрежденія столкновеній. Когда двѣ или нѣсколько шлюпокъ приближаются къ пристани или къ борту корабля, шлюпка съ младшимъ офицеромъ должна уступить дорогу той, на которой находится старшій. Когда на шлюпкѣ, стоящей по какому либо случаю у борта или у пристани, замѣтятъ приближающуюся къ той же пристани или къ тому же борту корабля шлюпку съ лицомъ старшимъ, первая должна оттянуться заблаговременно, дабы не помѣшать приставанію старшаго (ст. 1096).

Русскіе миноносцы[2]) и подводныя лодки.

(Составлено по приказамъ по Морскому вѣдомству и по спр. кн. B. Weyer. Taschenbuch der Kriegsflotten 1912).

	Годъ спуска.	Проектн. водоизм. въ тоннахъ.	Скорость хода въ узлахъ.	Число минныхъ апаратовъ.	Примѣчаніе.	
Миноносцы Балтійскаго моря.						
Новикъ[3])	1911	1280	36	4	Построены въ Россіи кромѣ 9 и 12, постр. въ Килѣ.	Двухтрубные съ бѣлыми полосами.
1-я минная дивизія.						
Дивизіонъ особаго назначенія.						
1. **Пограничникъ**	1905—1906	625	25/26	3		
2. **Сибирскій стрѣлокъ**						
3. **Охотникъ**						
4. **Генер. Кондратенко**						
1 дивизіонъ.						
5. **Эмиръ Бухарскій**	1904—1905	580	25/26	3		Двухтрубные съ красными полосами.
6. **Финнъ**						
7. **Москвитянинъ**						
8. **Доброволецъ**						
9. **Всадникъ**	1905—1907	580	25	3		
10. **Гайдамакъ**						
11. **Амурецъ**						
12. **Уссурiецъ**						
2 дивизіонъ.						
13. **Туркменецъ Ставропольскій**	1904—1905	508	25/27	3	Построены въ Россіи	Трехтрубные съ синими полосами.
14. **Украйна**						
15. **Казанецъ**						
16. **Страшный**						
17. **Донской казакъ**						
18. **Забайкалецъ**						
19. **Стерегущій**						
20. **Войсковой**						

1) Приложенія 1 и 2 на разсмотрѣніи въ Морскомъ Генеральномъ Штабѣ не были.

2) Имѣющіе водоизмѣщеніе болѣе 335 т. называются эскадренными миноносцами, а менѣе—миноносцами.

3) „Новикъ", а также 18 эск. миноносцевъ 1-й минной дивизіи (кромѣ „Всадника" и „Гайдамака") построены ВЫСОЧАЙШЕ утвержденнымъ Особымъ Комитетомъ по усиленію военнаго флота на добровольныя пожертвованія.

	Годъ спуска.	Проектн. водоизм. въ тоннахъ.	Скорость хода въ узлахъ.	Число минныхъ апаратовъ.	Примѣчаніе.	
3 дивизіонъ.						
21. **Выносливый**	1905	350	27,6 / 28,8	3	Такъ называемые „нѣмки". Построены въ Германіи на зав. Шихау въ Эльбингѣ.	Двухтрубные съ желтыми полосами.
22. **Внимательный**						
23. **Инженеръ-механикъ Дмитріевъ**						
24. **Инженеръ-механикъ Звѣревъ**						
25. **Бдительный**						
26. **Внушительный**						
27. **Бурный**						
28. **Боевой**						
4 дивизіонъ.						
29. **Лейтенантъ Бураковъ**	1905	335	26	2	Такъ наз. „французы". Построены во Франціи въ Гаврѣ и Тулонѣ.	Четырехтрубные съ зелеными полосами.
30. **Исполнительный**						
31. **Крѣпкій**						
32. **Легкій**						
33. **Ловкій**						
34. **Летучій**						
35. **Лихой**						
36. **Мѣткій**						
37. **Мощный**						
2-я минная дивизія.					Построены въ Россіи.	
Миноносцы особаго назначенія.						
1. **Громящій**	1904—1905	356	26	3		
2. **Видный**						
5 дивизіонъ.						
3. **Сильный**	1906	356	26	2		
4. **Сторожевой**						
5. **Стройный**						
6. **Разящій**						
7. **Расторопный**						
8. **Дѣльный**						
9. **Достойный**						
10. **Дѣятельный**						

	Годъ спуска.	Проектн. водоизм. въ тоннахъ.	Скорость хода въ узлахъ.	Число минныхъ апаратовъ.	Примѣчаніе.
6 дивизіонъ.					
11. Прыткій 12. Прочный 13. Подвижный 14. Послушный	1900	224/244	27,5/29,0	2	Построены въ Россіи.
15. Прожорливый 16. Ретивый 17. Рѣзвый 18. Рьяный	1899—1901	225	27,0/27,5	2	
7 дивизіонъ.					
19—27. №№ 214, 215, 216, 217, 218, 219, 220, 222, 223.	1894—1902	120/200	20/25	2—3	
Сводный резервный дивизіонъ миноносцевъ.					
Молодецкій Искусный	1905	335	26	2	Постр. во Франціи.
Поражающій	1900	224	27,5	2	
10 номерныхъ миноносцевъ	1894—1902	120/200	20/25	2—3	
1 миноноска					

Подводныя лодки Балтійскаго моря.

					Скорость въ надв. плав.	Скорость въ подвод. плав.
Бригада подводныхъ лодокъ.						
1 дивизіонъ.						
1. Макрель 2. Окунь	1907—1908	150	—	4	8	6
3. Пескарь 4. Стерлядь 5. Бѣлуга	1904	115	—	2	9,5	7
6. Минога	1908	126	—	2	?	?

	Годъ спуска.	Проектн. водоизм. въ тоннахъ.	Скорость хода въ узлахъ.	Число минныхъ апар.	Примѣчаніе.	
					Скорость въ надв. плав.	Скорость въ подвод. плав.
2 дивизіонъ.						
7. Акула	1909	370	—	2	?	?
8. Кайманъ 9. Крокодилъ 10. Аллигаторъ 11. Драгонъ	1908	450	—	4	15	12
Въ учебномъ отрядѣ подводнаго плаванія.						
Сигъ	1905	135	—	3	10	7
Почтовый	1908	150	—	4	8	6
Строится.						
А	—	500	—	—	16	9

Миноносцы Чернаго моря.

Черноморская минная дивизія.						
1 дивизіонъ.						
1. Лейтенантъ Пущинъ 2. Завидный 3. Завѣтный 4. Звонкій 5. Зоркій 6. Живой 7. Живучій 8. Жаркій 9. Жуткій	1903—1906	356	26	2	Построены въ Россіи.	
2 дивизіонъ.						
10. Лейтен. Шестаковъ 11. Кап. лейт. Барановъ 12. Лейт. Зацаренный 13. Капитанъ Сакенъ	1906	615	25	3	Построены въ Россіи.	

	Годъ спуска.	Проектн. водоизм. въ тоннахъ.	Скорость хода въ узлахъ.	Число минныхъ апаратовъ.	Примѣчаніе.	
3 дивизіонъ.						
14. Строгій **15. Свирѣпый** **16. Смѣтливый** **17. Стремительный**	1901	245	26,5	2	Построены въ Россіи.	
Черноморскій резервный дивизіонъ миноносцевъ.						
№№ 252, 253, 256, 259, 260, 263, 270, 271, 272, 273.	1886 -1896	90 / 170	18 / 24	2—3		
Строятся.						
18. Безпокойный. 19. Быстрый. 20. Дерзкій. 21. Гнѣвный. 22. Громкій. 23. Поспѣшный. 24. Пронзительный. 25. Пылкій. 26. Счастливый.	—	1110	35	5	Строятся въ Россіи.	

Подводныя лодки Чернаго моря.

					Скорость въ надв. плав.	Скорость въ подв. плав.
Дивизіонъ Черноморской минной дивизіи.						
1. Лосось **2. Судакъ**	1907	120	—	2	9	7
3. Карпъ **4. Карась**	1907	200	—	1	12	10
Строятся.						
5. Кашалотъ. 6. Моржъ. 7. Китъ. 8. Нарваль. 9. Нерпа. 10. Тюлень.	Залож. въ 1911 г.	?	—	?	?	?

Миноносцы Тихаго океана.

Сибирская минная дивизія.						
1 дивизіонъ.						
1. Безпощадный **2. Безстрашный** **3. Безшумный**	1899	350	27	3	Постр. въ Германіи.	

	Годъ спуска.	Проектн. водоизм. въ тоннахъ.	Скорость хода въ узлахъ.	Число минныхъ апаратовъ.	Примѣчаніе.
4. Бодрый	1902—1904	356	26	2	Постр. въ Россіи.
5. Бравый					
6. Грозный					
7. Бойкій					
8. Лейтен. Сергѣевъ	1905	350	27,6	3	Постр. въ Германіи.
9. Капит. Юрасовскій					
2 дивизіонъ.					
10. Властный	1900	312	26	2	Постр. во Франціи.
11. Грозовой					
12. Точный	1906	300	25	2	Построены въ Россіи.
13. Твердый					
14. Тревожный					
15. Лейтен. Малѣевъ					
16. Инж. механикъ Анастасовъ					
17. Статный					
18. Сердитый	1901	245	26	2	
19. Смѣлый					
20. Скорый					

Подводныя лодки Тихаго океана.

Дивизіонъ подводныхъ лодокъ.					Скорость въ надв. плав.	Скорость въ подв. плав.
1. Дельфинъ	1903	115	—	4	6,5	6
2. Касатка	1904	150	—	4	8	6
3. Фельдмаршалъ графъ Шереметевъ [1])						
4. Скатъ						
5. Налимъ						
6. Сомъ	1904	120	—	2	9,5	7
7. Щука						
8. Осетръ						
9. Бычекъ	1904—1905	135	—	3	10	7
10. Кефаль						
11. Плотва						
12. Палтусъ						

1) Построена Особымъ Комитетомъ по усиленію военнаго флота, на средства Гр. Шереметева.

Линейные корабли типа „Dreadnought“ и броненосные крейсеры типа „Invincible“ всего міра.

(Составлено по справочной книжкѣ B. Weyer. Taschenbuch der Kriegsflotten. 1912 г.).

ВО ВСЕМЪ МІРѢ.

	Великобританія		Германія		Россія		Франція		Италія		Австро-Венгрія		Соедин. Штаты		Японія		Бразилія		Аргентина		Чили	
	лин. кор.	брон. кр.	лин. кор.	брон. кр.	лин. кор.	брон. кр.	лин. кор.	брон. кр.	лин. кор.	брон. кр.	лин. кор.	брон. кр.	лин. кор.	брон. кр.	лин. кор.	брон. кр.	лин. кор.	брон. кр.	лин. кор.	брон. кр.	лин. кор.	брон. кр.
Къ 1 января 1912 г.	11	5	7	2	—	—	—	—	—	—	—	—	6	—	—	—	2	—	—	—	—	—
Къ 1 января 1913 г.	13	8	10	3	4	—	—	—	1	—	1	—	8	—	2	—	2	—	2	—	—	—
Къ 1 января 1914 г.	22	10	13	4	4	—	2	—	4	—	3	—	10	—	2	1	3	—	2	—	2	—

ВЕЛИКОБРИТАНІЯ.

Линейные корабли.

№№	НАЗВАНІЕ КОРАБЛЕЙ	Годъ спуска	Проектное водоизмѣщеніе въ тоннахъ	Скорость въ узлахъ	Число орудій крупной артил., калибръ въ дюйм. длина дула орудія въ калибр.	Броневой поясъ, ширина въ дюйм. его верхней и нижн. части	Годъ закладки	Годъ окончат. готовности
1	**Dreadnought**	1906	18.200	21,5	X — 12 д./45	11 — 4	—	—
2	**Bellerophon**	1907	19.000	21,5	X — 12 д./45	11 — 4	—	—
3	**Temeraire**	1907	19.000	22,1	X — 12 д./45	11 — 4	—	—
4	**Superb**	1907	19.000	21,5	X — 12 д./45	11 — 4	—	—
5	**St. Vincent**	1908	19.600	21.7	X — 12 д./50	10 — 4	—	—
6	**Collingwood**	1908	19.600	21,5	X — 12 д./50	10 — 4	—	—
7	**Vanguard**	1909	19.600	22,1	X — 12 д./50	10 — 4	—	—
8	**Neptune**	1909	20.200	21,8	X — 12 д./50	10 — 4	—	—
9	**Hercules**	1910	20.600	21,5	X — 12 д./50	11 — 4	—	—
10	**Colossus**	1910	20.600	21,5	X — 12 д./50	11 — 4	—	—
11	**Orion**	1910	23.000	21	X — 13,5 д./45	12 — 4	—	янв. 1912
12	**Thunderer**	1911	23.000	21	X — 13,5 д./45	12 — 4	—	в. 1912
13	**Monarch**	1911	23.000	21	X — 13,5 д./45	12 — 4	—	в. 1912
14	*Conqueror*	1911	23.000	21	X — 13,5 д./45	12 — 4	—	в. 1913
15	*King George V.*	1911	24.500	21	X — 13,5 д./45	12 — 4	—	н. 1913
16	*Centurion*	1911	24.500	21	X — 13,5 д./45	12 — 4	—	н. 1913
17	Audacious	строит.	24.500	21	X — 13,5 д./45	12 — 4	1910	в. 1913
18	*Ajax*	1912	24.500	21	X — 13,5 д./45	12 — 4	—	н. 1913
19	A	строит.	27.000	21	X — 13,5 д./45	?	к. 1911	к. 1913
20	B	строит.	27.000	21	X — 13,5 д./45	?	к. 1911	к. 1913
21	C	строит.	27.000	21	X — 13,5 д./45	?	к. 1911	к. 1913
22	D	строит.	27.000	21	X — 13,5 д./45	?	к. 1911	к. 1913

Броненосные крейсеры.

№№	НАЗВАНІЕ КОРАБЛЕЙ	Годъ спуска	Водоизм.	Скор.	Орудія	Поясъ	Годъ закладки	Годъ окончат. готовности
1	**Invincible**	1907	17.600	26,6	VIII—12 д./45	7 — 4	—	—
2	**Inflexible**	1907	17.000	26,5	VIII—12 д./45	7 — 4	—	—
3	**Indomitable**	1907	17.600	26,1	VIII—12 д./45	7 — 4	—	—
4	**Indefatigable**	1909	19.100	26,5	VIII—12 д./50	8 — 4	—	—
5	**Lion**	1910	26.800	28	VIII—13,5 д./45	9 — 4	—	—
6	**Princess Royal**	1911	26.800	28	VIII—13,5 д./45	9 — 4	—	в. 1912
7	*Australia* *)	1911	19.100	25	VIII—12 д./50	8 — 4	—	л. 1912
8	*New-Zealand* *)	1911	19.100	25	VIII—12 д./50	8 — 4	—	л. 1912
9	Queen Mary	строит.	26.800	28	VIII—13,5 д./45	9 — 4	1911	в. 1913
10	Tiger	строит.	26.800	28	VIII—13,5 д./45	9 — 4	1911	н. 1914

*) Предназначены для Тихоокеанскихъ колоній и деньги на нихъ внесены Австраліей и Новой Зеландіей.

ФРАНЦІЯ.

Линейные корабли.

№№	НАЗВАНІЕ КОРАБЛЕЙ	Годъ спуска	Водоизм.	Скор.	Орудія	Поясъ	Годъ закладки	Годъ окончат. готовности
1	*Jean Bart*	1911	23.500	20	XII — 12 д./50	10,6 — 7	—	л. 1913
2	*Courbet*	1911	23.500	20	XII — 12 д./50	10,6 — 7	—	л. 1913
3	France	строит.	23.500	20	XII — 12 д./50	10,6 — 7	1911	о. 1914
4	Paris	строит.	23.500	20	XII — 12 д./50	10,6 — 7	1911	о. 1914
5	V	проект.	23.500	?	X — 13,5 д./45	—	1912	—
6	VI	проект.	23.500	?	X — 13,5 д./45	—	1912	—
7	VII (вмѣсто Liberté)	проект.	23.500	?	X — 13,5 д./45	—	1912	—

РОССІЯ.

А. На Балтійскомъ морѣ.

Линейные корабли.

№№	НАЗВАНІЕ КОРАБЛЕЙ	Годъ спуска	Водоизм.	Скор.	Орудія	Поясъ	Годъ закладки	Годъ окончат. готовности
1	*Гангутъ*	1911	23.400	23	XII — 12 д./52	8,85 — 3,9	1909	в. 1914
2	*Полтава*	1911	23.400	23	XII — 12 д./52	8,85 — 3,9	1909	в. 1914
3	*Севастополь*	1911	23.400	23	XII — 12 д./52	8,85 — 3,9	1909	в. 1914
4	*Петропавловскъ*	1911	23.400	23	XII — 12 д./52	8,85 — 3,9	1909	в. 1914

Броненосные крейсеры.

№№	НАЗВАНІЕ КОРАБЛЕЙ	Годъ спуска	Водоизм.	Скор.	Орудія	Поясъ	Годъ закладки	Годъ окончат. готовности
1	*	проектированы къ закладкѣ.	28.000	28	IX — 14 д.	—	—	—
2	*		28.000	28	IX — 14 д.	—	—	—
3	*		28.000	28	IX — 14 д.	—	—	—
4	*		28.000	28	IX — 14 д.	—	—	—

Б. На Черномъ морѣ.

Линейные корабли.

№№	НАЗВАНІЕ КОРАБЛЕЙ	Годъ спуска	Водоизм.	Скор.	Орудія	Поясъ	Годъ закладки	Годъ окончат. готовности
1	Императрица Марія	строит.	22.500	21	XII — 12 д./50	?	о. 1911	о. 1915
2	Императоръ Александръ III	строит.	22.500	21	XII — 12 д./50	?	о. 1911	о. 1915
3	Екатерина II.	строит.	22.500	21	XII — 12 д./50	?	о. 1911	о. 1915

ИСПАНІЯ.

Линейные корабли.

№№	НАЗВАНІЕ КОРАБЛЕЙ	Годъ спуска	Водоизм.	Скор.	Орудія	Поясъ	Годъ закладки	Годъ окончат. готовности
1	Espana	строит.	15.700	19,5	VIII — 12 д./50	—	1909	1913
2	Alfonso XIII	строит.	15.700	19,5	VIII — 12 д./50	—	1910	1914
3	Jaime I.	проект.	15.700	19,5	VIII — 12 д./50	—	—	—

ЯПОНІЯ.

Линейные корабли.

№№	НАЗВАНІЕ КОРАБЛЕЙ	Годъ спуска	Водоизм.	Скор.	Орудія	Поясъ	Годъ закладки	Годъ окончат. готовности
1	*Settsu*	1911	21.100	20,5	XII — 12 д./50	12 — 5	н. 1909	?
2	**Kawatschi**	1910	21.100	20,5	XII — 12 д./50	12 — 5	в. 1909	в. 1912
3	Fuso	строит.	—	—	—	—	к. 1911	—

Броненосные крейсеры.

№№	НАЗВАНІЕ КОРАБЛЕЙ	Годъ спуска	Водоизм.	Скор.	Орудія	Поясъ	Годъ закладки	Годъ окончат. готовности
1	Kongo	строит.	27.500	25	VIII—13,5 д./45	10	н. 1911	?
2	Hijei	строит.	27.500	27	VIII—13,5 д./45	10	о. 1911	?
3	Haruna	проект.	27.500	27	VIII—13,5 д./45	10	в. 1912	к. 1915
4	Kirischima	проект.	27.500	27	VIII—13,5 д./45	10	в. 1912	к. 1915

ГЕРМАНІЯ.

Линейные корабли.

№№	НАЗВАНІЕ КОРАБЛЕЙ	Годъ спуска	Проектное водоизмѣщеніе въ тоннахъ	Скорость въ узлахъ	Число орудій крупной артил., калибръ въ дюйм. длина дула орудія въ калибр.	Броневой поясъ, ширина въ дюйм. его верхней и нижн. части	Годъ закладки	Годъ окончат. готовности
1	**Nassau**	1908	18.900	20	XII — 11 д./45	9 — 4	—	—
2	**Westfalen**	1908	18.900	20,3	XII — 11 д./45	9 — 4	—	—
3	**Rheinland**	1908	18.900	20	XII — 11 д./45	9 — 4	—	—
4	**Posen**	1908	18.900	20,1	XII — 11 д./45	9 — 4	—	—
5	**Helgoland**	1909	22.800	20,8	XII — 12 д./50	11,8	—	—
6	**Ostfriesland**	1909	22.800	21,2	XII — 12 д./50	—	—	—
7	**Thüringen**	1909	22.800	21,1	XII — 12 д./50	—	—	—
8	*Oldenburg*	1910	22.800	—	XII — 12 д./50	—	—	л. 1912
9	*Kaiser*	1911	—	—	—	—	—	о. 1912
10	*Friedrich der Grosse*	1911	—	—	—	—	—	о. 1912
11	*Kaiserin*	1911	—	—	—	—	—	о. 1913
12	Prinz-regent Luitpold	строит.	—	—	—	—	1910	о. 1913
13	König Albert	строит.	—	—	—	—	1910	о. 1913
14	(вмѣсто Weissenburg)	строит.	—	—	—	—	1911	о. 1914
15	(вмѣсто Kurf. Friedrich-Wilhelm	строит.	—	—	—	—	1911	о. 1914
16	S	строит.	—	—	—	—	1911	о. 1914
17	(вмѣсто Brandenburg)	проект.	—	—	—	—	1912	о. 1915

Броненосные крейсеры.

№№	НАЗВАНІЕ КОРАБЛЕЙ	Годъ спуска	Водоизм.	Скор.	Орудія	Поясъ	Годъ закладки	Годъ окончат. готовности
1	**Von der Tann**	1909	19.000	28,1	VIII — 11 д./45	8 — 4	—	—
2	**Moltke**	1910	23.000	29,7	X — 11 д./50	8 — 4	—	—
3	*Goeben*	1911	23.000	—	X — 11 д./50	8 — 4	—	о. 1912
4	J	строит.	—	—	—	—	в. 1910	о. 1913
5	K	строит.	—	—	—	—	о. 1911	в. 1914
6	(вмѣсто Kaiserin Augusta)	проект.	—	—	—	—	1912	—

ИТАЛІЯ.

Линейные корабли.

№№	НАЗВАНІЕ КОРАБЛЕЙ	Годъ спуска	Водоизм.	Скор.	Орудія	Поясъ	Годъ закладки	Годъ окончат. готовности
1	*Dante-Alighieri*	1910	19.300	23	XII—12 д./46	$9^{3}/_{4}$—$4^{3}/_{4}$	—	л. 1912
2	*Conte di Cavour*	1911	21.500	22	XIII—12 д./46	$9^{1}/_{2}$—$4^{3}/_{4}$	—	1913
3	*Leonardo da Vinci*	1911	21.500	22	XIII—12 д./46	$9^{1}/_{2}$—$4^{3}/_{4}$	—	1913
4	*Giulio Cesare*	1911	21.500	22	XIII—12 д./46	$9^{1}/_{2}$—$4^{3}/_{4}$	—	1913
5	F	проект.	26.000	22	XII—13,5 д./	—	1912	—
6	G	проект.	26.000	22	XII—13,5 д./	—	1912	—

АВСТРО-ВЕНГРІЯ.

Линейные корабли.

№№	НАЗВАНІЕ КОРАБЛЕЙ	Годъ спуска	Водоизм.	Скор.	Орудія	Поясъ	Годъ закладки	Годъ окончат. готовности
1	*Viribus-Unitis*	1911	20.000	20,7	XII — 12 д./45	11—$4^{3}/_{4}$	—	к. 1912
2	*Tegetthof*	1912	20.000	20,7	XII — 12 д./45	11—$4^{3}/_{4}$	1910	в. 1913
3	*VI*	строит.	20.000	20,7	XII — 12 д./45	11—$4^{3}/_{4}$	1911	к. 1913
4	*VII*	проект	20.000	20,7	XII — 12 д./45	11—$4^{3}/_{4}$	о. 1912	к. 1914

СѢВЕРО-АМЕРИКАНСКІЕ СОЕДИНЕННЫЕ ШТАТЫ.

Линейные корабли.

№№	НАЗВАНІЕ КОРАБЛЕЙ	Годъ спуска	Водоизм.	Скор.	Орудія	Поясъ	Годъ закладки	Годъ окончат. готовности
1	**South Carolina**	1908	17.900	19,6	VIII — 12 д./40	12 — 8	—	—
2	**Michigan**	1908	17.900	19,2	VIII — 12 д./40	11 — 8	—	—
3	**North Dakota**	1908	22.400	21,6	X — 12 д./45	11 — 8	—	—
4	**Delaware**	1909	22.400	21,6	X — 12 д./45	11 — 8	—	—
5	**Utah**	1909	23.400	21,6	X — 12 д./45	11 — 8	—	—
6	**Florida**	1910	23.400	20,7	X — 12 д./45	11 — 8	—	—
7	*Arkansas*	1911	27.700	21,8	XII — 12 д./50	11 — 5	—	л. 1912
8	*Wyoming*	1911	27.700	21,8	XII — 12 д./50	11 — 5	—	в. 1912
9	New-York	строит.	27.400	21	X — 14 д./45	12 — 4	о. 1911	?
10	Texas	строит.	27.400	21	X — 14 д./45	12 — 4	к. 1910	?
11	Newada	строит.	28.000	20,5	X — 14 д./45	14 — ?	н. 1912	?
12	Oklahama	строит.	28.000	20,5	X — 14 д./45	14 — ?	н. 1912	?

ТУРЦІЯ.

Линейные корабли.

№№	НАЗВАНІЕ КОРАБЛЕЙ	Годъ спуска	Водоизм.	Скор.	Орудія	Поясъ	Годъ закладки	Годъ окончат. готовности
1	Reschad V	строит.	23.000	21	X — 13,5 д./45	12 — 6	о. 1911	о. 1913 ?
2	Reschad-i-Hamiss	строит.	23.000	21	X — 13,5 д./45	12 — 6	о. 1911	о. 1913 ?

БРАЗИЛІЯ.

Линейные корабли.

№№	НАЗВАНІЕ КОРАБЛЕЙ	Годъ спуска	Водоизм.	Скор.	Орудія	Поясъ	Годъ закладки	Годъ окончат. готовности
1	**Minas Geraes**	1908	21.200	21,2	XII — 12 д./45	9 — 4	1907	—
2	**Sao-Paulo**	1909	21.200	21,6	XII — 12 д./45	9 — 4	1907	—
3	Rio de Janeiro	строит.	32.000	21	XII — 14 д.	—	1910	—

АРГЕНТИНА.

Линейные корабли.

№№	НАЗВАНІЕ КОРАБЛЕЙ	Годъ спуска	Водоизм.	Скор.	Орудія	Поясъ	Годъ закладки	Годъ окончат. готовности
1	Rivadavia	1911	27.500	22,5	XII — 12 д./50	12 — 4	1910	в. 1913
2	Moreno	1911	27.500	22,5	XII — 12 д./50	12 — 4	1910	в. 1913

ЧИЛИ.

Линейные корабли.

№№	НАЗВАНІЕ КОРАБЛЕЙ	Годъ спуска	Водоизм.	Скор.	Орудія	Поясъ	Годъ закладки	Годъ окончат. готовности
1	Libertad	строит.	28.000	23	X — 14 д.	—	о. 1911	—
2	Constitucion	строит.	28.000	23	X — 14 д.	—	о. 1911	—

ПРИМѢЧАНІЯ 1. Жирнымъ шрифтомъ напечатаны плавающіе корабли (совершенно законченные постройкой), *курсивомъ*—спущенные корабли, обыкновеннымъ шрифтомъ—строющіеся и проектированные корабли.

2. Буквы обозначаютъ: „н“—начало года, „в“—весна, „л“—лѣто, „о“—осень, „к“—конецъ года.

Ереси въ ученіи о морской силѣ. *Фред. Т. Дженъ.* Переводъ съ англійскаго подъ редакціей *Н. Л. Кладо.* Спб., 1907 г.— **2** р. **50** к.

. . . Одно перечисленіе затронутыхъ авторомъ вопросовъ наглядно показываетъ, насколько этотъ оригинальный трудъ Ф. Джена интересенъ.

Въ заключеніе остается сказать, что книга обильно снабжена примѣчаніями редактора, а это въ значительной мѣрѣ способствуетъ правильности пониманія идей автора.

Издана книга аккуратно.

ЕРШОВЪ. *„Война и Миръ" 1907 г. № 7.*

Господство на Атлантическомъ океанѣ. Составилъ *Персиваль А. Хисламъ.* Перевелъ съ англійскаго морского генеральнаго штаба капитанъ 2 ранга баронъ *Гревеницъ.* Спб. 1908 г.—**2** р. **50** к.

. . . Книга эта издана на хорошей бумагѣ, имѣетъ четкій шрифтъ, а также снабжена довольно большимъ количествомъ очень хорошихъ иллюстрацій на отдѣльныхъ листкахъ, изображающихъ англійскія и германскія суда. Написана она легкимъ и удобопонятнымъ языкомъ, поэтому доступна каждому.

Мы особенно рекомендуемъ эту книгу широкимъ кругамъ нашего общества.

„Офицерск. Жизнь" 1908 г. № 147.

Боевые флоты европейскихъ державъ, Соединенныхъ Штатовъ С. Америки и Японіи. Морская справочная книжка съ картою дислокаціи флотовъ западной Европы. Составилъ капитанъ-лейтенантъ *Р. К. Бойль.* Спб., 1909 г.—**1** р.

. . . Если же читателю требуется просто разобраться въ военныхъ вопросахъ, возникающихъ у него при чтеніи газетъ и журналовъ, то такимъ мы рекомедуемъ, именно, книгу изданія В. А. Березовскаго, гдѣ нѣтъ того, подавляющаго непосвященнаго человѣка, тяжелаго балласта морскихъ свѣдѣній, которыми наполнена книга „Военные флоты 1909 г.".

Предвѣщаемъ изданію В. А. Березовскаго громадное распространеніе, какъ дѣйствительно ручному и удобному справочнику по морскимъ вопросамъ.

Н. М. ПОРТУГАЛОВЪ. *„Рижск. Вѣст." 1909 г. № 146.*

ТОГО ЖЕ АВТОРА:

ГЕРМАНСКІЯ КОЛОНІИ.

Значеніе ихъ въ экономическомъ, политическомъ и военномъ отношеніи. 1908 г.

Съ приложеніемъ 7 листовъ чертежей.

Цѣна **60** коп.

Цѣна **1** руб.

Требованія адресовать:

Въ складъ В. А. БЕРЕЗОВСКАГО.

С.-Петербургъ, Колокольная, 14.

ТИП. ГР. СКАЧКОВА, Б. ПОСАДСКАЯ, 9